

31999L0035

1.6.1999

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 138/1

SMĚRNICE RADY 1999/35/ES

ze dne 29. dubna 1999

o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly

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 uvedeným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

(1) vzhledem k tomu, že v rámci společné dopravní politiky
musí být přijata další opatření k zlepšení bezpečnosti
námořní osobní dopravy;

(2) vzhledem k tomu, že Společenství je vážně znepokojeno
nehodami lodní dopravy, které postihují lodě typu ro-ro
a mají za následek hromadné ztráty na životech; že ve
Společenství mají uživatelé lodí typu ro-ro
a vysokorychlostních osobních plavidel právo očekávat
a spolehnout se na přiměřenou úroveň bezpečnosti;

(3) vzhledem k tomu, že Rada ve svém usnesení ze dne
22. prosince 1994 o bezpečnosti osobních lodí typu
ro-ro ⁽⁴⁾ vyzvala Komisi, aby předložila návrhy na režim
povinného dohledu a režim kontroly všech osobních
lodí typu ro-ro provozovaných na trasách do přístavů
Společenství a z nich, včetně práva na vyšetřování
námořních nehod;

(4) vzhledem k tomu, že zejména s ohledem na rozsah
vnitřního trhu námořní osobní dopravy je činnost na
úrovni Společenství nejúčinnějším způsobem zavedení
společné minimální úrovně bezpečnosti pro lodě v celém
Společenství;

(5) vzhledem k tomu, že akce na úrovni Společenství je nej-
lepší cestou k zajištění harmonizovaného zavedení
některých zásad schválených Mezinárodní námořní
organizací (IMO), čímž se lze vyhnout porušování
hospodářské soutěže mezi různými přístavy Společenství
a loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními pla-
vidly;

(6) vzhledem k tomu, že vzhledem k zásadě proporcionality
je směrnice Rady vhodným nástrojem, protože posky-
tuje rámec pro jednotné a povinné uplatňování spo-
lečných bezpečnostních norem členskými státy, přičemž
se ponechává každému členskému státu právo rozhodovat
o prováděcích nástrojích nejvhodnějších pro vnitřní
systém;

(7) vzhledem k tomu, že bezpečnost lodí je v první řadě
odpovědností států vlajky; že každý členský stát by měl
zajistit soulad s bezpečnostními požadavky použitelnými
pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla
plující pod vlajkou tohoto členského státu a pro společ-
nosti, které je provozují;

(8) vzhledem k tomu, že pro lodě typu ro-ro
a vysokorychlostní osobní plavidla státní přístavní
inspekce nezajišťuje pravidelné hloubkové preventivní
prohlídky a ověřování; že by proto mělo být pomocí
systému pravidelných povinných inspekcí hostitelským
státem ověřováno, zda společnosti a jejich lodě a plavidla
vyhovují bezpečnostním normám schváleným IMO
a případně na regionální úrovni; že společností by
mělo být zabráněno, aby provozovaly tyto lodě
a plavidla, u nichž inspekce objeví nebezpečný nesoulad
s těmito bezpečnostními normami;

(9) vzhledem k tomu, že tato směrnice je určena členskými
státy v jejich postavení hostitelských států; že výkon
povinností v rámci tohoto postavení je založen na speci-
fické odpovědnosti přístavního státu, která je plně
v souladu s Úmluvou Organizace spojených národů
o námořním právu (Unclos) z roku 1982;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 108, 7.4.1998, s. 122.

⁽²⁾ Úř. věst. C 407, 28.12.1998, s. 106.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 7. října 1998 (Úř. věst. C 328, 26.10.1998, s. 82), společný postoj Rady ze dne 21. prosince 1998 (Úř. věst. C 49, 22.2.1999, s. 15) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 10. února 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 379, 31.12.1994, s. 8.

- (10) vzhledem k tomu, že by v zájmu zvýšení bezpečnosti a zamezení narušování hospodářské soutěže měly společné bezpečnostní normy platit pro všechny lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla bez ohledu na to, pod jakou vlajkou plují, které zajišťují liniovou dopravu do přístavů členských států a z nich jak v mezinárodní plavbě, tak ve vnitrostátní plavbě v námořních oblastech 20 mil od pobřežní linie, kam mohou být osoby při ztroskotání dopraveny, přičemž se členským státům ponechává možnost rozšířit působnost této směrnice na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozující vnitrostátní plavbu v námořních oblastech do 20 mil od pobřežní linie;
- (11) vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby hostitelské státy ověřovaly, zda lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla plující do přístavů Společenství a z nich vyhovují určitým harmonizovaným požadavkům na vydávání osvědčení a prohlídky vykonávané státem vlajky;
- (12) vzhledem k tomu, že tyto lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla by ve stadiu stavby a během celé doby své životnosti měly rovněž vyhovovat použitelným klasifikačním normám co do konstrukce a údržby jejich lodního trupu, hlavní a pomocné strojovny, elektrického zařízení a kontrolního zařízení a měly by být vybaveny zařízením pro automatické zaznamenávání plavby vyhovujícím odpovídajícím mezinárodním požadavkům;
- (13) vzhledem k tomu, že by hostitelské státy měly ověřovat, zda společnosti poskytující tyto služby provozují své lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla tak, aby tyto zaručovaly maximální bezpečnost; že dotčeným členským státům jiným než státům vlajky by mělo být dovoleno plně se účastnit každého vyšetřování námořních nehod;
- (14) vzhledem k tomu, že je zásadní, aby správy třetího státu vlajky souhlasily se závazky společností spolupracovat s každým vyšetřováním námořních nehod nebo mimořádných událostí a dodržovaly pravidla uznaných klasifikačních subjektů a případně uznaných subjektů vydávajících osvědčení; že tyto správy by měly přijímat uplatňování postupů harmonizovaných prohlídek a vydávání osvědčení;
- (15) vzhledem k tomu, že v zájmu zajistit trvalý soulad lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel s požadavky této směrnice by hostitelské státy měly provádět prohlídky před zahájením provozu a poté v pravidelných odstupech a kdykoliv nastanou podstatné změny v provozních poměrech;
- (16) vzhledem k tomu, že v zájmu snížit zátěž ukládanou na společnosti by měl být brán patřičný ohled na předchozí ověřování a prohlídky; že lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla by měly být osvobozeny od prohlídek, jestliže bylo potvrzeno, že vyhovují této směrnici pro provoz na podobných trasách, a náhradní lodě a plavidla by měly být zvýhodněny zvláštními opatřeními; že lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, které byly dostatečně prohlédnuty podle požadavků hostitelského státu, by neměly podléhat rozšířeným inspekčním podle 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) ⁽¹⁾;
- (17) vzhledem k tomu, že členské státy by při vykonávání povinností jako hostitelské státy měly spolupracovat;
- (18) vzhledem k tomu, že členské státy by mohly považovat za užitečné, aby jim při plnění jejich úkolů pomáhaly uznané subjekty, které vyhovují požadavkům směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekce a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽²⁾;
- (19) vzhledem k tomu, že při plánování prohlídek by měl být brán patřičný ohled na provozní a údržbářské systémy lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel;
- (20) vzhledem k tomu, že by členské státy měly zajistit, aby jejich vnitřní právní systémy umožňovaly jim a všem ostatním členským státům s významným zájmem účastnit se nebo spolupracovat při vyšetřování nehod, nebo vést tato vyšetřování na základě předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod; že výsledek těchto vyšetřování by měl být veřejně přístupný;
- (21) vzhledem k tomu, že soubor průvodních opatření v oblastech navigačních systémů řízení, plánování pro případ nouzových situací a místní provozní omezení dále zvyšují bezpečnost;
- (22) vzhledem k tomu, že v zájmu usnadnit sledování uplatňování této směrnice by měla být zřízena databáze informací zjištěných při prohlídkách;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/42/ES (Úř. věst. L 184, 27.6.1998, s. 40).

⁽²⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20. Směrnice ve znění směrnice Komise 97/58/ES (Úř. věst. L 274, 7.10.1997, s. 8).

- (23) 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 pravidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci ⁽¹⁾;
- (24) vzhledem k tomu, že některá ustanovení směrnice může výbor upravit tak, aby byla uvedena v soulad s opatřeními Společenství nebo IMO a aby byl zdokonalen jejich režim v zájmu respektování budoucích změn Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (úmluva SOLAS), které vstoupí v platnost, a aby bylo zajištěno harmonické uplatňování změn některých rezolucí IMO, aniž by se rozšiřovala jejich oblast působnosti,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je stanovit systém povinných prohlídek, který zajistí větší záruku bezpečného provozu liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly do přístavů Společenství a z nich a který stanoví právo členských států vést jakákoliv vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách nebo vyšetřování mimořádných námořních událostí při této dopravě, nebo se těchto vyšetřování účastnit nebo při nich spolupracovat.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice a jejích příloh se rozumí:

- a) „lodí typu ro-ro“ námořní osobní plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících, vybavené zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď nebo sjet z lodi;
- b) „vysokorychlostním osobním 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;

- c) „cestujícím“ každá osoba jiná než
- i) velitel lodi a členové posádky nebo jiné osoby zaměstnané nebo působící na lodi v jakékoli funkci pro potřeby této lodi a
- ii) dítě mladší jednoho roku;
- d) „úmluvou SOLAS 1974“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, spolu s jejími protokoly a změnami platnými ke dni přijetí této směrnice;
- e) „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;
- f) „liniovou dopravou“ řada plaveb lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb do stejného přístavu nebo ze stejného přístavu bez mezipřistání buď
- i) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo
- ii) s plavbami tak pravidelnými nebo tak častými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;
- g) „námořními oblastmi“ každá námořní oblast obsažená v seznamu sestaveném podle článku 4 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ⁽²⁾;
- (h) „osvědčeními“:
- i) osvědčení o bezpečnosti pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, která se zabývají mezinárodními plavbami, vydaná podle úmluvy SOLAS 1974 v platném znění, spolu s příslušnými záznamy o zařízení a případně osvědčeními o udělení výjimky a povoleními k provozu,
- ii) osvědčení o bezpečnosti pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, které se zabývají vnitrostátními plavbami, vydaná podle úmluvy SOLAS 1974 v platném znění spolu s příslušnými záznamy o zařízení a případně osvědčeními o udělení výjimky a povoleními k provozu;
- i) „osvědčením o udělení výjimky“ každé osvědčení vydané podle pravidla I B/12 písm. a) bod vi) úmluvy SOLAS 1974;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/74/ES (Úř. věst. L 276, 13.10.1998, s. 7).

⁽²⁾ Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1.

- j) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou jsou loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo oprávněny plout;
- k) „hostitelským státem“ členský stát, do jehož přístavů nebo z jehož přístavů loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo provozuje liniovou dopravu;
- l) „mezinárodní plavbou“ plavba po moři z přístavu členského státu do přístavu mimo tento členský stát nebo opačně;
- m) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;
- n) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s článkem 4 směrnice 94/57/ES;
- o) „společností“ společnost provozující jeden nebo více lodí typu ro-ro, ke kterým byl doklad o shodě vydán v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 3051/95 ze dne 8. prosince 1995 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro⁽¹⁾ nebo společnost provozující vysokorychlostní osobní plavidla, ke kterým byl vydán doklad o shodě v souladu s pravidlem IX/4 úmluvy SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice;
- p) „předpisem pro vyšetřování námořních nehod“ předpis pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí přijatý IMO v rezoluci jejího shromáždění A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997;
- q) „zvláštní prohlídkou“ prohlídka vykonávaná hostitelským státem, jak je stanoveno v člancích 6 a 8;
- r) „odborným inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu vykonávat prohlídky a inspekce týkající se osvědčení, která splňuje kritéria odbornosti a nezávislosti uvedená v příloze V;
- s) „nedostatkem“ stav zjištěný jako neshodující se s požadavky této směrnice.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na všechny lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou

dopravu z přístavu členského státu nebo do přístavu členského státu bez ohledu na jejich vlajku, jestliže se zabývají mezinárodními plavbami nebo vnitrostátními plavbami v námořních oblastech třídy A, jak uvedeno v článku 4 směrnice 98/18/ES.

2. Členské státy mohou uplatňovat tuto směrnici na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla zabývající se vnitrostátními plavbami v námořních oblastech jiných než uvedených v odstavci 1. V tom případě jsou na všechny lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozovaná za stejných podmínek uplatňována odpovídající pravidla uplatňovaná bez diskriminace na základě vlajky, státní příslušnosti nebo místa usazení společnosti.

Článek 4

Počáteční ověřování požadované ve vztahu k lodím typu ro-ro a vysokorychlostním osobním plavidlům

1. Před zahájením provozu liniové dopravy lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlem nebo do 12 měsíců ode dne uvedeného v čl. 19 odst. 1 pro loď typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidlo již provozující liniovou dopravu k tomuto dni musí hostitelské státy ověřit, že lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla:

- a) mají platná osvědčení vydaná správou státu vlajky nebo uznaným subjektem jednajícím jejím jménem;
- b) byly pro vydání osvědčení prohlédnuty v souladu s odpovídajícími postupy a pokyny připojenými k rezoluci shromáždění IMO A.746(18) o pokynech pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice, nebo v souladu s postupy určenými k dosažení stejného cíle;
- c) vyhovují normám pro klasifikaci specifikovaným v pravidlech uznaného subjektu nebo pravidlech považovaných za rovnocenné správou státu vlajky pro stavbu a údržbu jejich lodních trupů, strojního zařízení a elektrického a kontrolního technického vybavení;
- d) jsou vybaveny zařízením pro automatické zaznamenávání plavby (VDR) určeným k poskytování informací pro potřebu případného vyšetřování při nehodách. Zařízení musí vyhovovat výkonnostním normám stanoveným v rezoluci A.861(20) shromáždění IMO ze dne 27. listopadu 1997 a zkušební normám stanoveným v normě č. 61996 Mezinárodní elektrotechnické komise. Nicméně pro zařízení pro automatické zaznamenávání plavby, která mají být umístěna na lodích typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidlech postavených před přijetím této směrnice, mohou být pro soulad s některými

⁽¹⁾ Úř. věst. L 320, 30.12.1995, s. 14. Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 179/98 (Úř. věst. L 19, 24.1.1998, s. 35).

požadavky uděleny výjimky. Tyto výjimky a podmínky, za kterých mohou být uděleny, budou přijaty postupem podle článku 16;

- e) vyhovují zvláštním požadavkům na stabilitu přijatým na regionální úrovni a provedeným v jejich vnitrostátních právních předpisech v souladu s oznamovacím postupem stanoveným ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů ⁽¹⁾ při provozování služeb v tomto regionu podléhajících vnitrostátním právním předpisům za předpokladu, že tyto požadavky nejsou vyšší než požadavky specifikované v příloze k rezoluci 14 (požadavky na stabilitu vztahující se k dohodě) konference SOLAS z roku 1995 a byly oznámeny generálnímu tajemníku IMO v souladu s postupy uvedenými v bodě 3 zmíněné rezoluce.

2. Ustanovení odst. 1 písm. e) se vztahují na vysokorychlostní osobní plavidla pouze ve vhodných případech.

Článek 5

Počáteční ověřování požadované ve vztahu ke společnosti a státům vlajky

Před zahájením provozování liniové dopravy lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostními osobními plavidly nebo do 12 měsíců ode dne uvedeného v čl. 19 odst. 1 pro loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo již provozující liniovou dopravu k tomuto dni musí hostitelský stát ověřit:

1. zda společnosti provozující nebo zamýšlející provozovat liniovou dopravu touto lodí nebo plavidlem
 - a) přijímají opatření nezbytná k zajištění, že zvláštní požadavky stanovené v příloze I jsou uplatněny, a poskytují hostitelskému státu, jehož se tato liniová doprava týká, důkaz shody s tímto odstavcem a s článkem 4,
 - b) předem souhlasí, že hostitelský stát a každý členský stát s významným zájmem mohou vést každé vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí na moři, plně se jej účastnit nebo spolupracovat při něm v souladu s článkem 12, a poskytují jim přístup k informacím získaným ze zařízení pro automatické zaznamenávání plavby jejich lodí nebo plavidla, kterého se tato nehoda nebo mimořádná událost týká;

2. u loď nebo plavidla plujícího pod vlajkou jinou než členského státu, zda existuje souhlas tohoto státu vlajky s tím, že společnost je zavázána dodržovat požadavky této směrnice.

Článek 6

Počáteční zvláštní prohlídky

1. Před zahájením provozování liniové dopravy lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostními osobními plavidly nebo do 12 měsíců ode dne uvedeného v čl. 19 odst. 1 u loď typu ro-ro a vysokorychlostního osobního plavidla již provozujícího liniovou dopravu k tomuto dni musí hostitelské státy v souladu s přílohami I a III provést počáteční zvláštní prohlídku, aby se přesvědčily, že tato loď nebo plavidlo splňuje požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy.

2. Jestliže se tento článek použije před zahájením provozu, stanoví hostitelské státy datum počáteční zvláštní prohlídky, které nečiní více než jeden měsíc po obdržení důkazu nezbytného k dokončení ověření podle článků 4 a 5.

Článek 7

Zvláštní ustanovení

1. Jestliže je loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo převedeno na jinou linku, vynasnaží se nový hostitelský stát vzít v úvahu ověření a prohlídky dříve provedené pro předchozí linku této loď nebo plavidla, na kterou se vztahovala tato směrnice. Považuje-li nový hostitelský stát tato předchozí ověření a prohlídky za odpovídající novým provozním podmínkám, nemusí být články 4, 5 a 6 použity před zahájením provozu lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla na nové lince.

2. Články 4, 5 a 6 se nemusí použít, jestliže je loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, která je v souladu s touto směrnicí a již provozuje liniovou dopravu, na kterou se vztahuje tato směrnice, převedena na jinou linku, kde jsou charakteristiky trasy příslušnými hostitelskými státy uznány jako podobné, a všechny hostitelské státy souhlasí, že tato loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo splňuje všechny požadavky bezpečného provozu na této lince.

Na požádání společnosti může dotýčný hostitelský stát předem potvrdit svůj souhlas ohledně podobnosti charakteristik trasy.

3. V případech, kdy na základě nepředvídaných okolností musí být loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo rychle uvedeno do provozu s cílem zajistit pokračování dopravy na lince a kdy odstavce 1 a 2 nejsou použitelné, může

⁽¹⁾ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice ve znění směrnice 98/48/ES (Úř. věst. L 217, 5.8.1998, s. 18).

hostitelský stát dotyčné lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostnímu osobnímu plavidlu povolit zahájení provozu za předpokladu, že

Článek 9

Oznámení

a) vizuální inspekce a kontrola dokladů nevyvolávají obavu, že dotyčná loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nesplňuje nezbytné požadavky bezpečného provozu, a

Hostitelské státy okamžitě písemně vyrozumějí společnost o výsledku ověřování a prohlídek podle článků 4, 5, 6 a 8.

b) že hostitelský stát do jednoho měsíce dokončí ověřování a prohlídky podle článků 4, 5 a 6.

Článek 10

Zákaz provozu

1. Hostitelský stát zakáže provoz liniové dopravy lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlem,

a) jestliže nebyl schopen potvrdit dodržení požadavků stanovených v článcích 4 a 5;

b) jestliže byly během zvláštních prohlídek podle článků 6 a 8 zjištěny nedostatky, které představují bezprostřední ohrožení života, lodě nebo plavidla, jejich posádky nebo cestujících;

c) jestliže byl zjištěn nesoulad s právními akty Společenství uvedenými v příloze II, který představuje bezprostřední ohrožení života, lodě nebo plavidla, jejich posádky nebo cestujících;

d) jestliže nebyl konzultován státem vlajky ve věcech uvedených v čl. 13 odst. 1 nebo 5,

dokud hostitelský stát neshledá, že ohrožení bylo odstraněno a požadavky směrnice splněny.

Hostitelský stát písemně vyrozumí společnost o rozhodnutí zakázat provoz této lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla a své rozhodnutí odůvodní.

2. Jestliže však loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo již provozují liniovou dopravu a byly zjištěny nedostatky, požádá hostitelský stát společnost, aby přijala opatření nezbytná k jejich nápravě rychle nebo v přiměřené lhůtě, pokud tyto nedostatky nepředstavují bezprostřední ohrožení bezpečnosti lodě nebo plavidla, jejich posádky a cestujících. Po nápravě nedostatků dotyčné hostitelské státy ověří, že náprava byla provedena k jejich plné spokojenosti. Není-li tomu tak, zakázají provoz lodě nebo plavidla.

3. V souladu s vnitrostátními právními předpisy členské státy zavedou a zachovávají vhodné postupy vztahující se k právu společnosti odvolat se proti rozhodnutím o zákazu provozu. Odvolání musí být řešena urychleně. Odvolání není důvodem k pozastavení rozhodnutí bez dalšího.

Článek 8

Pravidelné zvláštní prohlídky a ostatní prohlídky

1. Jednou za každých 12 měsíců provedou hostitelské státy:

— zvláštní prohlídku v souladu s přílohou III a

— prohlídku během provozu liniové dopravy, jehož cílem je zahrnout dostatečný počet položek uvedených v přílohách I, III a IV, aby přesvědčily hostitelský stát, že loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nadále splňuje všechna nezbytná opatření k bezpečnému provozu.

Počáteční zvláštní prohlídka v souladu s článkem 6 se pro účely tohoto článku považuje za zvláštní prohlídku.

2. V souladu s přílohou III provede hostitelský stát zvláštní prohlídku pokaždé, kdy jsou loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo podrobeny opravám, změnám nebo přeměnám významné povahy nebo když nastane změna ve správě nebo ve vlajce nebo při převodu třídy. Nicméně v případě změny ve správě nebo vlajce nebo při převodu třídy a s ohledem na ověřování a prohlídky dříve vydaná pro loď typu ro-ro nebo plavidlo, pokud touto změnou nebo převodem není dotčen bezpečný provoz lodě nebo plavidla, nemusí hostitelský stát trvat na zvláštní prohlídce této lodě nebo plavidla požadovaném tímto odstavcem.

3. Pokud prohlídky podle odstavce 1 potvrdí nebo prokáží nedostatky vztahující se k požadavkům této směrnice a opravňující k zákazu provozu, hradí společnost všechny náklady vztahující se k prohlídkám za celé běžné účetní období.

Príslušný orgán náležitě informuje společnost o jejím právu na odvolání.

4. Jsou-li články 4, 5 a 6 uplatněny před zahájením provozování liniové dopravy lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlem, musí být rozhodnutí o zákazu lodního provozu přijato do jednoho měsíce od počáteční zvláštní prohlídky a musí být společnosti neprodleně sděleno.

Článek 11

Postupy vztahující se k počátečním a pravidelným zvláštním prohlídkám

1. Lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidla, které byly předmětem zvláštních prohlídek podle požadavků zúčastněných hostitelských států, tyto státy osvobodí od rozšířených inspekci uvedených v čl. 7 odst. 4 směrnice 95/21/ES a od rozšířených inspekci odůvodněných tím, že patří do kategorie osobních lodí uvedených v čl. 7 odst. 1 přílohy V.A.3 uvedené směrnice.

2. Správy dvou nebo více hostitelských států, kterých se týká zvláštní prohlídka určité lodě nebo plavidla, navzájem spolupracují. Zvláštní prohlídky provádí tým skládající se z kvalifikovaných inspektorů dotčených hostitelských států. Jestliže je třeba kvalitativně posoudit splnění předpisů týkající se třídy, zajistí hostitelské státy, aby měl tým nezbytnou odbornou způsobilost, a případně do něj zahrnou inspektora uznávaného subjektu. Inspektoři podají správám hostitelských států zprávu o nedostatcích. Hostitelský stát tyto informace sdělí státu vlajky, jestliže tento stát není hostitelským státem účastnícím se prohlídky.

3. Dotčený hostitelský stát může souhlasit s provedením prohlídky na žádost jiného dotčeného hostitelského státu.

4. Hostitelské státy, jestliže je o to společností požádají, vyzvou správu státu vlajky, který není hostitelským státem, aby byla zastoupena při každé zvláštní prohlídce podle této směrnice.

5. Při plánování prohlídek v souladu s články 6 a 8 bere hostitelský stát náležitě v úvahu provozní a údržbový rozpis lodě nebo plavidla.

6. Výsledky zvláštních prohlídek jsou zaznamenávány ve zprávě, jejíž forma bude stanovena postupem podle článku 16.

7. V případě trvající neshody mezi hostitelskými státy ohledně plnění požadavků článku 4 a čl. 5 odst. 1 oznámí správa každého hostitelského státu účastnícího se zvláštního přezkoušení neprodleně Komisi důvody neshody.

8. Komise zahájí neprodleně řízení s cílem přijmout rozhodnutí postupem podle článku 16.

Článek 12

Vyšetřování nehody

1. V rámci svých vnitřních právních systémů vymezí členské státy právní postavení, které jim a každému jinému členskému státu s významným zájmem umožní účastnit se každého vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách nebo vyšetřování nehod, kterých se účastní loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, spolupracovat při něm nebo, jestliže je tak stanoveno v předpise pro vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách, vést je.

2. „Stát s významným zájmem“, „stát vedoucí vyšetřování“ a „ztráty na životech při námořních nehodách“ mají stejný význam jako v předpise pro vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách.

3. Jestliže se loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo účastní námořní nehody, zahájí vyšetřování stát, v jehož vodách nehoda nebo mimořádná událost nastala, nebo členský stát naposledy navštívený lodí nebo plavidlem, jestliže jde o ostatní vody. Tento stát zůstává příslušný pro vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem až do doby, kdy je vzájemně dohodnuto, který stát má vést vyšetřování.

4. Členské státy, které tato vyšetřování vedou, účastní se jich nebo při nich spolupracují, zajistí, aby vyšetřování bylo uzavřeno co nejúčinnějším způsobem a v co nejkratší době, přičemž vezmou v úvahu předpis pro vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách.

5. Členské státy zajistí, aby zprávy vyplývající z těchto vyšetřování byly zveřejněny v souladu s bodem 12.3 předpisu pro vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách a oznámeny Komisi.

Článek 13

Doprovodná opatření

1. Členské státy vydávající nebo uznávající osvědčení o udělení výjimky spolupracují s dotčeným hostitelským státem nebo správou státu vlajky v zájmu vyřešit před počáteční zvláštní prohlídkou každou neshodu ohledně vhodnosti výjimek.

2. Členské státy by měly provozovat pobřežní systémy řízení plavby a ostatní informační systémy v souladu s rezolucí IMO A.795(19) s cílem napomáhat lodím typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlům v bezpečném provozování liniové dopravy nebo její části s ohledem na bezpečnost, za kterou nesou odpovědnost.

3. Každý členský stát poskytne Komisi kopie zpráv o prohlídkách uvedených v čl. 11 odst. 6, spolu s identifikačním číslem IMO, pokud existuje. Postupem podle článku 16 může Komise rozhodnout o vhodných prostředcích pro přidělení identifikačního čísla jiným plavidlům. Účastní-li se liniové dopravy dva nebo více hostitelských států, může tyto údaje poskytnout jeden z nich. Komise zřídí a vede databázi obsahující poskytnuté informace. O podmínkách přístupu k databázi bude rozhodnuto postupem podle článku 16.

4. Členské státy zajistí, aby společnosti provozující liniovou dopravu lodmi typu ro-ro nebo vysokorychlostními osobními plavidly do svých přístavů nebo z nich byly schopny zavést a provozovat integrovaný systém plánování pro případ nouzových situací na lodi. K tomuto cíli využívají rámce zajištění IMO rezolucí shromáždění IMO A.852 (20) o řídicích zásadách struktury integrovaného systému pro nouzové situace. Jestliže se dva nebo více členských států účastní liniové dopravy jako hostitelské státy, stanoví společně plán pro různé trasy.

5. Členské státy zajistí, aby ve svém postavení hostitelského státu plně spolupracovaly se správou státu vlajky před tím, než je pro provozování vysokorychlostních osobních plavidel vydáno povolení v souladu s odstavcem 1.9.3 předpisu HSC. Zajistí, aby provozní omezení vyžadovaná místními podmínkami a nezbytná k ochraně života, přírodních zdrojů a pobřežních činností byla zavedena a udržována, a přijmou opatření k zajištění účinného uplatňování těchto omezení.

Článek 14

Spolupráce mezi hostitelskými státy

Hostitelské státy, kterých se týká stejná liniová doprava, spolupracují při uplatňování této směrnice.

Článek 15

Podpůrná opatření

Členské státy informují třetí země, které mají buď odpovědnost státu vlajky nebo odpovědnosti podobné těm, které má hostitelský stát za lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidla spadající do oblasti působnosti této směrnice

a provozované mezi přístavem členského státu a přístavem třetího státu, o požadavcích uložených touto směrnicí každé společnosti zajišťující liniovou dopravu do přístavu Společenství nebo z něj.

Článek 16

Regulativní výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený podle čl. 12 odst. 1 směrnice 93/75/EHS.

2. Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme své stanovisko k tomuto návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci. Stanovisko se přijímá většinou stanovenou v čl. 148 odst. 2 Smlouvy pro přijímání rozhodnutí, která má Rada přijímat na návrh Komise. Při hlasování ve výboru je hlasům zástupců členských států přidělena váha stanovená ve zmíněném článku. Předseda nehlasuje.

3. a) Komise přijme zamýšlená opatření, jsou-li v souladu se stanoviskem výboru.

b) Pokud zamýšlená opatření nejsou v souladu se stanoviskem výboru nebo pokud výbor žádné stanovisko nezaujme, předloží Komise Radě neprodleně návrh opatření, která mají být přijata. Rada se usnese kvalifikovanou většinou. Pokud se Rada neusnese ve lhůtě osmi měsíců ode dne, kdy jí byl návrh předán, přijme navrhovaná opatření Komise.

Článek 17

Postup změn

Postupem podle článku 16 mohou být v míře nezbytné k jejich uvedení do souladu s opatřeními Společenství nebo IMO, která vstoupila v platnost, ale bez rozšiřování oblasti působnosti této směrnice změněny:

a) přílohy,

b) definice,

c) odkazy na právní akty Společenství,

d) odkazy na rezoluce IMO.

Přílohy mohou být rovněž měněny postupem podle článku 16, pokud to je nezbytné ke zdokonalení opatření zavedených touto směrnicí, ale bez rozšiřování oblasti působnosti této směrnice.

Článek 18**Sankce**

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých v souladu s touto směrnicí a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění, aby tyto sankce byly uplatňovány. Sankce takto stanovené musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 19**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. prosince 2000 a neprodleně o nich uvědomí Komisi.
2. Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. d) se použijí nejpozději do 30 měsíců po zveřejnění normy IEC č. 61996 nebo od 1. ledna 2001, podle toho, co nastane dříve.
3. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si určí členské státy.
4. Členské státy neprodleně oznámí Komisi všechny vnitrostátní právní předpisy, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 20**Posouzení provádění**

Tři roky po dni uvedeném v čl. 19 odst. 1 Komise na základě sdělení, které má být poskytnuto členskými státy v souladu s článkem 13, posoudí provádění této směrnice.

Článek 21**Vstup v platnost**

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

Článek 22**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Lucemburku dne 29. dubna 1999.

Za Radu

předseda

W. MÜLLER

PŘÍLOHA I

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY PRO SPOLEČNOSTI

(uvedené v čl. 5 odst. 1 a v člancích 6 a 8)

Společnosti zajistí, aby na jejich lodích typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidlech:

1. byly před zahájením plavby veliteli lodi poskytnuty informace o dostupnosti pobřežních systémů řízení plavby a ostatních informačních systémů, které mu mají pomáhat v bezpečném řízení plavby, a aby využíval systémy řízení plavby a informační systémy zřízené členskými státy;
2. byla uplatňována příslušná ustanovení odstavců 2 až 6 oběžníku Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) 699 o revidovaných hlavních směrech pro bezpečnostní pokyny cestujícím;
3. byla na snadno přístupném místě umístěna tabulka s lodním pracovním řádem ukazující:
 - a) rozpis služeb na moři a služeb v přístavu a
 - b) maximální počet hodin práce nebo minimální počet hodin odpočinku vyžadovaných pro hlídky;
4. velitel lodi nebyl omezován při přijímání jakýchkoliv rozhodnutí, která jsou podle jeho odborného úsudku nezbytná pro bezpečnou plavbu a provoz, zejména při nepříznivém počasí a rozbouřeném moři;
5. velitel lodi vedl záznamy navigačních činností a mimořádných událostí, které jsou důležité pro bezpečnost plavby;
6. každé poškození nebo stálé vychýlení krycích dveří a související obšívky trupu, které může ovlivnit neporušenost trajektu nebo lodi, a všechny nedostatky v zabezpečení systémů těchto byly okamžitě hlášeny jak správě státu vlajky, tak hostitelskému státu a neprodleně opraveny podle jejich požadavků;
7. před odplutím lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla byl k dispozici aktualizovaný plán plavby. Při přípravě plánu plavby je třeba vzít plně v úvahu pokyny stanovené v rezoluci Výboru pro námořní bezpečnost (MSC)...(70) o hlavních směrech pro plánování plavby;
8. cestující byli seznámeni se základními informacemi o dostupnosti služeb a pomoci starším a invalidním osobám na lodi a aby tyto informace byly k dispozici ve formě vhodné pro osoby se sníženými zrakovými schopnostmi.

PŘÍLOHA II

SEZNAM PRÁVNÍCH AKTŮ SPOLEČENSTVÍ

[uvedené v čl. 10 odst. 1 písm. c)]

- 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 (Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/74/ES (Úř. věst. L 276, 13.10.1998, s. 7).
 - Směrnice Rady 94/58/ES ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků (Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 28), jestliže je použitelná. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/35/ES (Úř. věst. L 172, 17.6.1998, s. 1).
 - Nařízení Rady (ES) č. 3051/95 ze dne 8. prosince 1995 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro (Úř. věst. L 320, 30.12.1995, s. 14). Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 179/98 (Úř. věst. L 19, 24.1.1998, s. 35).
-

PŘÍLOHA III

POSTUPY ZVLÁŠTNÍCH PROHLÍDEK

(uvedené v člancích 6 a 8)

1. Účelem zvláštních prohlídek je ověřit, zda byly splněny a danému účelu sloužily zákonné požadavky, zejména týkající se konstrukce, rozdělení a stability, strojního a elektrického zařízení, nakládky, stability, protipožární ochrany, maximálního počtu cestujících, záchranných zařízení a přepravy nebezpečných věcí, radiokomunikací a navigace, a zahrnují v případech, kdy je to použitelné, nejméně:
 - startování nouzového generátoru,
 - prohlídku nouzového osvětlení,
 - prohlídku nouzového zdroje energie pro rádiová zařízení,
 - zkoušku systému místního rozhlasu,
 - protipožární cvičení včetně ukázky schopnosti použít výstroje hasiče,
 - činnost nouzového požárního čerpadla se dvěma požárními hadicemi napojenými na hlavní provozní potrubí,
 - zkoušku dálkových nouzových kontrol ek zastavení dodávání paliva kotlům, hlavním a pomocným strojům a ventilátorům,
 - zkoušku dálkových a místních kontrol ek pro uzavírání protipožárních přepážek,
 - zkoušku systémů zjišťování požárů a poplachových systémů,
 - zkoušku řádného zavírání protipožárních dveří,
 - činnost stokových čerpadel,
 - uzavírání vodotěsných dveří v přepážce jak dálkovým, tak místním ovládáním,
 - názorné prokázání, že nejdůležitější členové posádky jsou seznámeni s plánem zjišťování poškození,
 - spuštění nejméně jednoho záchranného člunu a jednoho záchranného člunu na vodu, startování jejich pohonných a řídicích systémů a vyzvednutí těchto člunů z vody do jejich úložné pozice na lodi,
 - kontrolu, zda všechny záchranné čluny a záchranné čluny odpovídají inventarizaci,
 - zkoušku kormidelního zařízení a pomocného kormidelního zařízení lodě nebo plavidla.
2. Zvláštní prohlídky zahrnují ověření plánu lodního systému údržby.
3. Zvláštní prohlídky se zaměřují na stupeň seznámení členů posádky s bezpečnostními a nouzovými postupy a na jejich účinné působení, údržbu, pracovní metody, bezpečnost cestujících, postupy na můstku a činnosti vztahující se k nákladu a vozidlům. Kontroluje se schopnost námořníků rozumět rozkazům a pokynům a vydávat je, je-li třeba, a podávat zprávu ve společném pracovním jazyku tak, jak je zaznamenán v lodním denníku. Kontroluje se dokumentace prokazující, že členové posádky úspěšně vykonali zvláštní výcvik, zejména s ohledem na:
 - výcvik v ovládání množství lidí,
 - výcvik týkající se seznamování s postupy,

- bezpečnostní školení pro pracovníky poskytující přímou bezpečnostní pomoc cestujícím v prostorách pro cestující, a zejména starším a invalidním osobám v nouzi, a
- školení týkající se zvládání krizí a lidského chování.

Zvláštní prohlídka zahrnuje posouzení, zda způsob rozpisů služeb nezpůsobuje nepřiměřenou únavu, zejména pro pracovníky hlídek.

4. Osvědčení o způsobilosti členů posádky vydané třetími státy je uznáváno pouze tehdy, jestliže je v souladu s pravidlem I/10 revidované Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (úmluva STCW).

PŘÍLOHA IV

INFORMATIVNÍ POKYNY PRO KVALIFIKOVANÉ INSPEKTORY PŘI PROVÁDĚNÍ NEOHLÁŠENÝCH PROHLÍDEK BĚHEM PRAVIDELNÉ PLAVBY

(uvedené v čl. 8 odst. 1)

1. Informace pro cestující

Ověřit, zda není překročen počet cestujících, pro který má loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo (dále jen „loď“) osvědčení; zda je systém pro evidenci informací o cestujících v souladu s předpisy a zda je účinný. Určit, jak jsou informace o celkovém počtu cestujících předávány veliteli lodi a případně jak jsou cestující podnikající dvojí plavbu bez vystoupení na břeh zahrnováni do celkového počtu pro zpáteční plavbu.

2. Informace o nákladě a stabilitě

Ověřit, zda jsou instalovány, je-li to proveditelné, spolehlivé měřiče ponoru a zda jsou používány; zda byla přijata opatření k zajištění, že loď není přeložená a nákladová značka odpovídající maximálnímu ponoru není ponořena; zda je posuzování nákladky a stability prováděno podle požadavků; zda jsou nákladní vozidla a ostatní náklad váženy, je-li to požadované, a zda jsou číselné údaje předány na loď pro využití při posuzování nákladky a stability; zda jsou plány kontroly poškození trvale vystaveny a zda byly lodním důstojníkům zpřístupněny brožury obsahující informace o kontrole poškození.

3. Bezpečnost na moři

Ujistit se, zda před opuštěním kotviště byla loď pro moře bezpečná, což by mělo zahrnovat postup potvrzení, že krycí dveře a dveře odolné proti povětrnosti jsou zavřené; zda byly před tím, než loď opustí kotviště, všechny dveře na palubě pro vozidla zavřeny nebo zůstaly otevřené pouze tak dlouho, aby umožnily uzavření průzorů na přídi lodi. Ověřit, zda uzavírací systém předních, zadních a bočních dveří, zajištění pozičních světel a pozorování pomocí televize umožňuje ukazování jejich stavu na navigačním můstku. Jakékoliv obtíže při obsluze pozičních světel, zejména vypínačů u dveří, musí být zjišťovány a hlášeny.

4. Bezpečnostní hlášení

Forma běžných bezpečnostních hlášení a vystavování pokynů a rad o nouzových postupech ve vhodném jazyku nebo jazycích. Ověřit, zda se rutinní bezpečnostní hlášení uskutečnilo při zahájení plavby a mohlo být slyšeno ve všech prostorách, včetně otevřených palub, ke kterým mají cestující přístup.

5. Zápisy do lodního deníku

Prohlédnout lodní deník s cílem ověřit, zda jsou prováděny zápisy týkající se uzavření předních, zadních a ostatních vodotěsných dveří a dveří odolných proti povětrnosti, správných postupů při uzavírání vodotěsných dveří oddílů, zkoušení kormidelních zařízení atd. Rovněž ověřit, zda jsou zaznamenávány ponory, volný okraj lodě a stabilita, stejně jako společný pracovní jazyk posádky.

6. Nebezpečné věci

Ověřit, zda je každý náklad nebezpečných nebo znečišťujících věcí přepravován v souladu s příslušnými předpisy, a zejména zda je prohlášení o nebezpečných nebo znečišťujících věcech k dispozici spolu se seznamem lodního nákladu nebo plánem způsobu uložení uvádějícím jejich umístění na lodi, zda je přeprava zvláštního nákladu na osobní lodi povolena a zda jsou nebezpečné a znečišťující věci řádně označeny, vybaveny štítky, uloženy, zabezpečeny a odděleny.

Ověřit, zda vozidla přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci byla řádně vybavena štítky a zabezpečena; zda je při přepravě nebezpečných a znečišťujících věcí na pobřeží k dispozici odpovídající seznam lodního nákladu nebo úložný plán; zda si je velitel lodi vědom oznamovacích požadavků podle směrnice 93/75/EHS a pokynů o nouzových postupech, které je třeba dodržovat, a o poskytování první pomoci v případě nehody týkající se nebezpečných věcí nebo věcí znečišťující moře. Ověřit, zda jsou prostředky větrání paluby pro vozidla vždy v provozu, zda je jejich činnost při běžících motorech vozidel zvýšena a zda je určitým způsobem na můstek předávána informace prokazující, že větrání paluby pro vozidla je v provozu.

7. Zabezpečení nákladních vozidel

Ověřit, jak jsou nákladní vozidla zabezpečena, například zda záložkovými klíny nebo individuálními uvažovacími lany; zda je k dispozici dostatek upevňovacích míst. Opatření pro zabezpečení nákladních vozidel, jestliže je nebo se očekává nepříznivé počasí. Způsob zabezpečení autokarů a případně motocyklů. Ověřit, zda má loď příručku pro zabezpečení nákladu.

8. Paluby pro vozidla

Ověřit, zda jsou nákladové prostory zvláštní kategorie a trajektů trvale hlídány nebo sledovány systémem televizního stálého pozorování tak, aby mohl být zaznamenán pohyb vozidel při nepříznivém počasí a neoprávněný vstup cestujících; zda jsou protipožární dveře a vchody udržovány zavřené a zda jsou vyvěšena oznámení, že se cestující nemají zdržovat na palubě pro vozidla v době, kdy loď pluje na moři.

9. Uzavření vodotěsných dveří

Ověřit, zda jsou dodržovány zásady uvedené v lodních provozních pokynech pro vodotěsné dveře oddílů; zda jsou prováděna požadovaná cvičení; zda je kontrola vodotěsných dveří z můstku pokud možno založena na „místní“ kontrole; zda jsou v situacích omezené viditelnosti a ohrožení dveře udržovány zavřené; zda je posádka instruována o správném způsobu obsluhy dveří a zda si je vědoma nebezpečí při jejich nesprávném používání.

10. Požární hlídka

Ověřit, zda je udržována účinná hlídka tak, aby každé vypuknutí požáru mohlo být rychle zjištěno. Hlídka by měla sledovat zvláštní kategorie nákladových prostor, které nejsou vybaveny stálým systémem zjišťování požáru a požárním poplachovým systémem, přičemž by mělo být bráno v úvahu, že tyto prostory mohou být hlídány, jak je uvedeno v bodě 8.

11. Komunikace v případech nouze

Ověřit, zda je v souladu se seznamem mužstva dostatečný počet členů posádky, kteří by pomáhali cestujícím v případech nouze, a zda jsou rychle identifikovatelní a schopni komunikovat s cestujícími v případech nouze, přičemž je třeba brát v úvahu vhodnou a dostatečnou kombinaci kteréhokoliv z následujících činitelů:

- jazyka nebo jazyků příslušejících hlavním národnostem cestujících přepravovaných na jednotlivých trasách,
- pravděpodobnosti, že schopnost používat základní slovník angličtiny pro základní pokyny může být prostředek komunikace s cestujícími při potřebě pomoci, ať cestující nebo člen posádky sdílí společný jazyk či nikoliv,
- možné potřeby komunikovat během případu nouze některými jinými prostředky (např. názornou ukázkou, signály rukou nebo upozorněním na umístění pokynů, na stanici mužstva, záchranných zařízení nebo evakuačních tras, jestliže je slovní komunikace nepoužitelná),
- míry, do které jsou úplné bezpečnostní pokyny cestujícím poskytovány v jejich rodném jazyce nebo jazycích,
- jazyků, ve kterých nouzová hlášení mohou být vysílána rozhlasem během nouzového stavu nebo cvičení, které poskytne cestujícím rozhodující pokyny a členům posádky usnadní pomoc cestujícím.

12. Pracovní jazyk společný členům posádky

Ověřit, zda je zaveden pracovní jazyk v zájmu zajištění účinné výkonnosti posádky v bezpečnostních věcech a zda je tento pracovní jazyk zaznamenán v lodním deníku.

13. Bezpečnostní vybavení

Ověřit, zda jsou zavedena a udržována záchranná a protipožární zařízení včetně protipožárních dveří a ostatních skladebných složek požární ochrany, které mohou být snadno zkontrolovány; zda jsou plány protipožární ochrany trvale vystaveny nebo zda jsou lodním důstojníkům přístupné brožury obsahující rovnocenné informace; zda je uskladnění záchranných vest vhodné a zda je uskladnění dětských záchranných vest snadno zjistitelné; zda nakládka vozidel nebrání činnosti požární kontroly, nouzovým uzávěrům, kontrolám bouřkových ventilů atd., které jsou případně umístěny na palubách pro vozidla.

14. Navigační a rádiové zařízení

Ověřit, zda je navigační a rádiové komunikační zařízení včetně nouzových rádiových majáků EPIRB pro určení polohy provozuschopné.

15. Dodatečné nouzové osvětlení

Ověřit, zda je instalováno dodatečné nouzové osvětlení, jestliže je předpisy vyžadují, a zda jsou vedeny záznamy o nedostatecích.

16. Prostředky úniku

Ověřit, zda je značení prostředků úniku v souladu s použitelnými pravidly a zda jsou osvětleny jak z hlavních, tak nouzových energetických zdrojů. Určit, jaká opatření byla přijata k udržování vozidel mimo únikové prostory v místech, kde únikové prostředky kříží paluby pro vozidla nebo těmito palubami procházejí. Ověřit, zda jsou východy, zejména východy z bezcelních prodejen, u kterých bylo zjištěno zatarasení přebytkem zboží, udržovány průchozí.

17. Provozní kniha

Ověřit, zda je veliteli lodi a každému staršímu důstojníkovi poskytnuta kopie provozní knihy a zda jsou všem členům posádky přístupné ostatní kopie; zda je rovněž k dispozici kontrolní seznam vztahující se k přípravě na námořní a ostatní činnosti.

18. Čistota strojovny

Ověřit, zda je strojovna udržována v čistém stavu s ohledem na postupy udržování.

19. Odstraňování odpadků

Ověřit, zda jsou opatření pro manipulaci a odstraňování odpadků uspokojivá.

20. Plánovaná údržba

Všechny společnosti musí stanovit zvláštní trvalé řady pro plánovanou údržbu všech oblastí údržby včetně předních a zadních dveří a postranních otvorů, spolu s jejich uzavíracím systémem, ale rovněž zahrnující údržbu strojovny a bezpečnostní vybavení. Musí být k dispozici plány pro pravidelnou kontrolu všech položek tak, aby byly bezpečnostní normy dodržovány na nejvyšší úrovni. Musí být zavedeny postupy pro zaznamenávání nedostatků a prokazující, že nedostatky byly řádně napraveny tak, aby si byli velitel lodi a určené osoby na pobřeží spolu

s členy vedení společnosti vědomi nedostatků a jejich náprava jim ve stanoveném čase byla oznamována. Pravidelná kontrola činnosti systémů zavírání vnitřních a vnějších předních dveří musí zahrnovat ukazatele, pozorovací zařízení a palubní odtoky v prostorách mezi průzory na přídi lodě a vnitřními dveřmi, a zejména uzavírací mechanismus a s ním spojené hydraulické systémy.

21. *Plavba*

Při plavbě je třeba ověřit, zda není loď nadměrně obsazena, včetně kontroly dostupnosti sedadel a kontroly, zda nedochází k zatarasování chodeb, schodišť a nouzových východů zavazadly a cestujícími, kteří nenalezli sedadla. Rovněž je třeba ověřit, zda před vyplutím lodě cestující uprázdňují palubu pro vozidla a zda na tuto palubu nemají přístup do doby bezprostředně před zajištěním do přístavu.

PŘÍLOHA V

KRITÉRIA KVALIFIKACE A NEZÁVISLOSTI KVALIFIKOVANÝCH INSPEKTORŮ

[uvedeno v čl. 2 písm. r)]

1. Kvalifikovaný inspektor musí být k vykonávání zvláštních prohlídek podle článku 6 oprávněn příslušným orgánem členského státu.
 2. Buď
 - musí mít kvalifikovaný inspektor ukončený minimálně jeden rok služby u příslušného úřadu členského státu jako inspektor státu vlajky, který se zabývá prohlídkami a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvou SOLAS 1974,
 - a
 - a) být držitelem osvědčení o způsobilosti jako velitel lodě, které umožňuje, aby vykonával velení lodě o hrubé prostornosti 1 600 nebo více (úmluva STCW, pravidlo II/2), nebo
 - b) být držitelem osvědčení o způsobilosti jako hlavní strojní důstojník, které umožňuje, aby vykonal tento úkol na lodi, jejíž hlavní pohonné zařízení má výkon rovný 3 000 kW nebo vyšší (úmluva STCW, pravidlo III/2), nebo
 - c) v členském státě složil zkoušku jako námořní konstruktér, strojní inženýr nebo inženýr v námořnických oborech a pracovat v této funkci alespoň pět let,
 - inspektoři uvedení v písmenech a) a b) musí mít vykonanou službu po dobu nejméně pěti let na moři jako palubní důstojníci nebo důstojníci strojního oddělení,nebo
 - kvalifikovaný inspektor musí mít členským státem udělený příslušný univerzitní diplom nebo mít rovnocenné vzdělání,
 - být v členském státě vyškolen a kvalifikován ve škole pro inspektory lodní bezpečnosti a
 - sloužit nejméně dva roky u příslušného orgánu členského státu jako inspektor státu vlajky zabývající se prohlídkami a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvou SOLAS 1974.
 3. Kvalifikovaní inspektoři musí být schopni komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyku nejobvykleji používaném na moři.
 4. Kvalifikovaní inspektoři musí mít přiměřené znalosti ustanovení úmluvy SOLAS 1974 a odpovídajících postupů této směrnice.
 5. Kvalifikovaní inspektoři provádějící zvláštní prohlídky nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v dotyčné společnosti, ani v žádné jiné společnosti, která provozuje liniovou dopravu do zúčastněného hostitelského státu nebo ze zúčastněného hostitelského státu, ani v prohlížených lodích typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních plavidlech, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která provádí zákonné nebo klasifikační prohlídky nebo vydává osvědčení pro tuto loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.
 6. Inspektoři, kteří nesplňují výše uvedená kritéria, jsou rovněž přijímáni, jestliže byli zaměstnání příslušným orgánem pro zákonné prohlídky nebo inspekci v rámci státní přístavní inspekce ke dni přijetí směrnice 95/21/ES.
-