



Obsah

I Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné

NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 390/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se mění Společná konzulární instrukce k vízům pro diplomatické mise a konzulární úřady v souvislosti se zavedením biometrických prvků, včetně ustanovení o organizaci přijímání a zpracování žádostí o víza 1
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí ⁽¹⁾ 11
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod ⁽¹⁾ 24

SMĚRNICE

- ★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽¹⁾ 47
- ★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci ⁽¹⁾ 57

★ 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 ⁽¹⁾	101
★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice Rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ⁽¹⁾	114
★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky ⁽¹⁾	128
★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 390/2009

ze dne 23. dubna 2009,

kterým se mění Společná konzulární instrukce k vízům pro diplomatické mise a konzulární úřady v souvislosti se zavedením biometrických prvků, včetně ustanovení o organizaci přijímání a zpracování žádostí o víza

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 62 odst. 2 písm. b) bod ii) této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Aby se zajistilo spolehlivé ověření a zjištění totožnosti žadatelů, je nutné zpracovávat biometrické údaje ve Vízovém informačním systému (VIS), který byl zřízen rozhodnutím Rady 2004/512/ES ⁽³⁾, a poskytnout právní rámec pro shromažďování těchto biometrických identifikátorů. Uplatňování VIS navíc vyžaduje nové formy organizace přijímání žádostí o víza.

(2) Začlenění biometrických identifikátorů do VIS je významným krokem směrem k používání nových

prvků vytvářejících spolehlivější propojení mezi držitelem víza a pasem, a to za účelem zamezení používání falešných totožností. Jedním ze základních požadavků pro vydání víza s registrací biometrických identifikátorů ve VIS by proto měla být, alespoň pro účely první žádosti, osobní přítomnost žadatele.

(3) Volba biometrických identifikátorů je upravena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 ze dne 9. července 2008 o Vízovém informačním systému (VIS) a výměně údajů o krátkodobých vízech mezi členskými státy (dále jen „nařízení o VIS“) ⁽⁴⁾.

(4) Toto nařízení stanoví normy pro shromažďování těchto biometrických identifikátorů s odvoláním na příslušná ustanovení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). K zajištění interoperability není zapotřebí dalších technických specifikací.

(5) Jakýkoli dokument, údaj nebo biometrický identifikátor získaný během vyřizování žádosti o vízum členským státem se považuje za „konzulární dokument“ podle Vídeňské úmluvy o konzulárních stycích ze dne 24. dubna 1963 a musí se s ním náležitě zacházet.

(6) Za účelem zjednodušení registrace žadatelů a snížení nákladů členských států je třeba vedle stávající sítě zastoupení stanovit nové možnosti organizace. V první řadě je nutné do Společné konzulární instrukce k vízům pro diplomatické mise a konzulární úřady ⁽⁵⁾ doplnit specifický způsob zastoupení příslušného pouze pro přijímání žádosti a vkládání biometrických identifikátorů.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 29.12.2006, s. 38.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. července 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 5. března 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Evropského parlamentu ze dne 25. března 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Úř. věst. L 213, 15.6.2004, s. 5.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 60.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 326, 22.12.2005, s. 1.

- (7) Měly by být zavedeny další možnosti, jako je například společné umístění, společná střediska pro žádosti o vízum, honorární konzulové a spolupráce s externími poskytovateli služeb. Pro tyto možnosti by měl být stanoven vhodný právní rámec, který zohlední především otázky spojené s ochranou údajů. Členské státy by si měly v souladu s podmínkami stanovenými v tomto právním rámci určit typ organizační struktury, který využijí v jednotlivých třetích zemích. Podrobnosti o těchto strukturách by měla Komise zveřejnit.
- (8) Členské státy by při organizaci spolupráce měly zajistit, že bude žadatel odkázán na členský stát, který je za zpracování jeho žádosti odpovědný.
- (9) Je třeba přijmout ustanovení pro případy, kdy se členské státy za účelem zjednodušení postupu rozhodnou spolupracovat při přijímání žádostí s externími poskytovateli služeb. Takové rozhodnutí lze přijmout v případě, že vzhledem k výjimečným okolnostem nebo z důvodů souvisejících s místní situací se spolupráce s dalšími členskými státy formou omezeného zastoupení, společného umístění nebo společného střediska pro žádosti ukáže být pro dotčený členský stát nevhodná. Tato úprava by měla být v souladu s obecnými zásadami pro udělování víz a měla by dodržovat požadavky na ochranu údajů uvedené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁽¹⁾. Kromě toho by měla být při vypracovávání a uplatňování takové úpravy zohledněna nutnost zamezit spekulativnímu podávání žádostí o víza („visa shopping“).
- (10) Členské státy by měly spolupracovat s externími poskytovateli služeb na základě právního nástroje, který by měl obsahovat ustanovení týkající se jejich přesných povinností, přímého a úplného přístupu do jejich objektů, informací pro žadatele, zachování důvěrnosti a okolnostech, podmínkách a postupech pro pozastavení nebo ukončení spolupráce.
- (11) Toto nařízení umožňuje členským státům spolupracovat s externím poskytovatelem služeb za účelem přijímání žádostí a současně zavádí zásadu jednoho správního místa (tzv. zásada „one-stop“) pro předkládání žádostí, čímž se odchyluje od obecného pravidla osobní přítomnosti (podle části III, bodu 4 Společné konzulárních instrukce). Tímto však není dotčena možnost pozvat žadatele k osobnímu pohovoru a nejsou tím dotčeny ani budoucí právní nástroje upravující tyto záležitosti.
- (12) S cílem zajistit soulad s požadavky na ochranu údajů byla konzultována pracovní skupina zřízená článkem 29 směrnice 95/46/ES.
- (13) Pokud jde o zpracování osobních údajů podle tohoto nařízení, použije se v členských státech směrnice 95/46/ES.
- (14) Členské státy by měly i nadále umožňovat všem žadatelům předkládat své žádosti přímo na jejich diplomatických misích nebo konzulárních úřadech.
- (15) Za účelem zjednodušení postupu jakékoli následující žádosti by mělo být umožněno kopírovat otisky prstů z prvního záznamu vloženého do VIS po dobu 59 měsíců. Po uplynutí této doby by měly být otisky prstů sejmuty znovu.
- (16) S ohledem na požadavek shromažďování biometrických identifikátorů by služeb obchodních zprostředkovatelů, jako jsou například cestovní kanceláře, už nemělo být využíváno u první žádosti, ale jen u žádostí následujících.
- (17) Společná konzulární instrukce by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (18) Komise by měla tři roky po zprovoznění VIS a poté každé čtyři roky předložit zprávu o uplatňování tohoto nařízení.
- (19) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovení způsobu organizace přijímání a zpracování žádostí o víza, pokud jde o vkládání biometrických údajů do VIS, zavedení společných norem a interoperabilních biometrických identifikátorů a stanovení společných pravidel pro všechny členské státy, které se účastní společné vízové politiky Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (20) V souladu s články 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o založení Evropského společenství, se Dánsko neúčastní přijímání tohoto nařízení a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné. Vzhledem k tomu, že toto nařízení navazuje na schengenské *acquis* podle hlavy IV části třetí Smlouvy o založení Evropského společenství, mělo by se Dánsko rozhodnout v souladu s článkem 5 uvedeného protokolu do šesti měsíců ode dne přijetí tohoto nařízení, zda je provede ve svém vnitrostátním právu.

(1) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (21) Pokud jde o Island a Norsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu dohody uzavřené mezi Radou Evropské unie a Islandskou republikou a Norským královstvím o přidružení těchto dvou států k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽¹⁾, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí Rady 1999/437/ES ⁽²⁾ o některých opatřeních pro uplatňování uvedené dohody.
- (22) Toto nařízení rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Spojené království v souladu s rozhodnutím Rady 2000/365/ES ze dne 29. května 2000 o žádosti Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* ⁽³⁾. Spojené království se tudíž nepodílí na jeho přijímání a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné.
- (23) Toto nařízení rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Irsko v souladu s rozhodnutím Rady 2002/192/ES ze dne 28. února 2002 o žádosti Irsku, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* ⁽⁴⁾. Irsko se tudíž nepodílí na jeho přijímání a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné.
- (24) Pokud jde o Švýcarsko, rozvíjí toto nařízení ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu Dohody mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽⁵⁾, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí Rady 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2008/146/ES ⁽⁶⁾
- (25) Pokud jde o Lichtenštejnsko, rozvíjí toto nařízení ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu Protokolu mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím, Švýcarskou konfederací a Lichtenštejnským knížectvím o přistoupení Lichtenštejnského knížectví k Dohodě mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis*, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí
- 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2008/261/ES ⁽⁷⁾.
- (26) Pokud jde o Kypr, představuje toto nařízení akt navazující na schengenské *acquis* nebo s ním jinak související ve smyslu čl. 3 odst. 2 aktu o přistoupení z roku 2003.
- (27) Toto nařízení představuje akt navazující na schengenské *acquis* nebo s ním jinak související ve smyslu čl. 4 odst. 2 aktu o přistoupení z roku 2005,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny společné konzulární instrukce

Společná konzulární instrukce k vízům pro diplomatické mise a konzulární úřady se mění takto:

1) Část II se mění takto:

- a) V bodě 1.2 písm. b) se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Členský stát může rovněž omezeným způsobem zastupovat jeden nebo více členských států, a to výlučně pro účely přijímání žádostí a vkládání biometrických identifikátorů. Použijí se příslušná ustanovení bodu 1.2 písm. c) a e). Shromažďování a předávání spisů a údajů zastupovanému členskému státu se provede v souladu s příslušnými pravidly pro ochranu údajů a s příslušnými bezpečnostními pravidly.

Zastoupený členský stát nebo zastoupené členské státy zajistí, aby byly údaje plně šifrovány, ať již budou orgány zastupujícího členského státu předávány orgánům zastoupeného členského státu elektronicky nebo fyzicky na elektronickém zařízení k ukládání dat.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ Úř. věst. L 131, 1.6.2000, s. 43.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 20.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 52.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 83, 26.3.2008, s. 3.

Ve třetích zemích, kde je šifrování údajů, jež mají být elektronicky předávány orgány zastupujícího členského státu orgánům zastoupeného členského státu nebo zastoupených členských států, zakázáno, nepovolí zastoupený členský stát nebo zastoupené členské státy zastupujícímu členskému státu elektronické předávání údajů.

V takovém případě dotčený zastoupený členský stát nebo zastoupené členské státy zajistí, aby orgány zastupujícího členského státu předávaly elektronické údaje orgánům zastoupeného členského státu nebo zastoupených členských států fyzicky v plně šifrované podobě na elektronickém zařízení k ukládání dat prostřednictvím konzulárního úředníka některého členského státu, nebo v případech, kdy by toto předávání vyžadovalo přijetí nepřiměřených nebo neopodstatněných opatření, jiným bezpečným a zabezpečeným způsobem, například prostřednictvím zavedených operátorů majících zkušenosti s přepravou citlivých dokumentů a údajů v příslušné třetí zemi.

Ve všech případech musí být úroveň bezpečnosti předávání přizpůsobena důvěrné povaze údajů.

Členské státy nebo Společenství usilují o dosažení dohody s příslušnými třetími zeměmi s cílem zrušit zákaz šifrování údajů, které mají být elektronicky předávány mezi orgány dotčených členských států.“

b) Písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) Jsou-li udělována jednotná víza podle písmene a) a b), zastoupení nebo omezené zastoupení musí být uvedeno v přehledu zastoupení pro udělování jednotných víz v příloze 18.“

2) Část III se mění takto:

a) Bod 1 se nahrazuje tímto

„1. Žádosti o udělení víza

1.1 Formuláře žádosti o udělení víza – počet formulářů

Žadatelé jsou rovněž povinni vyplnit formulář žádosti o udělení jednotného víza. Žádosti o udělení jednotného víza je nutno podat na harmonizovaném formuláři, jehož vzor je uveden v příloze 16.

Musí být vyplněn nejméně jeden formulář žádosti, který bude možné použít při konzultacích

s ústředními orgány. Vyžadují-li to vnitrostátní správní postupy, mohou členské státy požadovat žádost ve více vyhotoveních.

1.2 Biometrické identifikátory

a) Členské státy shromažďují biometrické identifikátory žadatele, které tvoří podoba obličeje a deset otisků prstů, a to v souladu se zárukami stanovenými v Evropské úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, v Listině základních práv Evropské unie a v Úmluvě Organizace spojených národů o právech dítěte.

Při předložení první žádosti se od každého žadatele požaduje, aby se dostavil osobně. Současně se od žadatele získají tyto biometrické identifikátory:

— fotografie, naskenovaná nebo pořízená při předkládání žádosti, a

— deset otisků prstů, které se odebírají horizontálně a digitálně zaznamenávají.

Pokud byly otisky prstů odebrané žadateli v souvislosti s dřívější žádostí poprvé vloženy do Vízového informačního systému (VIS) méně než 59 měsíců před datem nové žádosti, zkopírují se do následující žádosti.

Avšak v případě odůvodněných pochybností o totožnosti žadatele odeberou diplomatické mise nebo konzulární úřady otisky prstů během výše uvedeného období.

Dále, není-li v době předložení žádosti možné okamžitě potvrdit, že otisky prstů byly odebrány ve výše uvedené době, může žadatel požádat, aby mu byly otisky prstů odebrány.

V souladu s čl. 9 bodem 5 nařízení o VIS je do VIS vložena fotografie připojená ke každé žádosti. Žadatel se za tímto účelem nemusí dostavit osobně.

Technické požadavky na fotografii jsou v souladu s mezinárodními normami stanovenými v 6. vydání dokumentu ICAO č. 9303 v části I.

Otisky prstů se snímají v souladu s normami ICAO a s rozhodnutím Komise 2006/648/ES ze dne 22. září 2006, kterým se stanoví technické specifikace k normám pro biometrické prvky v souvislosti s rozvojem Vízového informačního systému (*).

Biometrické identifikátory odebírá kvalifikovaný a řádně pověřený pracovník diplomatické mise nebo konzulárního úřadu nebo orgánu odpovědného za vydávání víz na hranicích. Pod dohledem diplomatických misí nebo konzulárních úřadů může biometrické identifikátory odebrat rovněž kvalifikovaný a řádně pověřený pracovník honorárního konzula nebo externího poskytovatele služeb uvedeného v části VII bodech 1.3 a 1.4.

Údaje do VIS může vkládat pouze řádně pověřený konzulární pracovník v souladu s čl. 6 odst. 1, článkem 7 a čl. 9 body 5 a 6 nařízení o VIS.

Členské státy zajistí, aby se plně využívala veškerá vyhledávací kritéria podle článku 15 nařízení o VIS s cílem zabránit případům chybného zamítnutí a nesprávné ho zjištění totožnosti.

b) Výjimky

Z požadavku poskytnutí otisků prstů jsou vyňati tyto žadatelé:

— děti mladší 12 let,

— osoby, u nichž je odebrání otisků prstů fyzicky nemožné. Pokud je možné získat otisky méně než deseti prstů, odebere se odpovídající počet otisků. Pokud je však tato nemožnost dočasná, žadatel je povinen poskytnout otisky prstů u následující žádosti. Diplomatické mise nebo konzulární úřady a orgány odpovědné za vydávání víz na hranicích jsou oprávněny požadovat další vysvětlení důvodů této dočasné nemožnosti. Členské státy zajistí, aby v případě potíží se získáním otisků prstů byly k dispozici vhodné postupy respektující důstojnost žadatele. Skutečnost, že získat otisky prstů je fyzicky nemožné, nemá vliv na udělení či zamítnutí víza,

— hlavy států nebo předsedové vlád a členové vlád jednotlivých států, včetně doprovázejí-

cích manželů/manželek a členů jejich oficiálních delegací, pokud byli pozváni vládami členských států nebo mezinárodními organizacemi za oficiálním účelem,

— panovníci a další vysoce postavení členové královské rodiny, pokud byli pozváni vládami členských států nebo mezinárodními organizacemi za oficiálním účelem.

V každém z těchto případů se do VIS vkládá údaj „nepoužije se“.

(*) Úř. věst. L 267, 27.9.2006, s. 41.“

b) Doplnuje se nový bod, který zní:

„5. Jednání příslušných pracovníků

Diplomatické mise a konzulární úřady členských států zajistí, aby se s žadateli jednalo zdvořile.

Konzulární pracovníci při výkonu svých povinností plně respektují lidskou důstojnost. Všechna přijatá opatření jsou přiměřená sledovaným cílům.

Při plnění svých úkolů nesmí konzulární pracovníci diskriminovat žádné osoby na základě pohlaví, rasy nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo světového názoru, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace.“

3) V části VII se bod 1 nahrazuje tímto:

„1. Organizace vízových oddělení

1.1 Organizace přijímání a zpracování žádostí o víza

Každý členský stát je odpovědný za organizaci přijímání a zpracování žádostí o udělení víza. Žádosti se v zásadě podávají na diplomatické misi nebo na konzulárním úřadě členského státu.

Členské státy:

— opatří své diplomatické mise nebo konzulární úřady a orgány příslušné k vydávání víz na hranicích požadovaným vybavením pro odebírání biometrických identifikátorů, jakož i kanceláře svých honorárních konzulů, pokud je využívají k odebírání biometrických identifikátorů podle bodu 1.3, nebo

- spolupracují s jedním nebo několika dalšími členskými státy v rámci místní konzulární spolupráce nebo prostřednictvím dalších vhodných kontaktů formou omezeného zastoupení, společného umístění nebo společného střediska pro žádosti podle bodu 1.2.

Za výjimečných okolností nebo z důvodů souvisejících s místní situací, kdy například:

- vysoký počet žadatelů neumožňuje organizovat přijímání žádostí a shromažďování údajů včas a v důstojných podmínkách nebo
- není možné žádným jiným způsobem zajistit řádné územní pokrytí v dotyčné třetí zemi,

a pokud se prokáže, že výše uvedené formy spolupráce nejsou pro dané členské státy vhodné, může členský stát v krajním případě v souladu s bodem 1.4 spolupracovat s externím poskytovatelem služeb.

Aniž je dotčeno právo pozvat žadatele k osobnímu pohovoru, jak je stanoveno v části III bodě 4, volba formy organizace nepovede k tomu, aby byl žadatel nucen osobně se dostavit kvůli podání žádosti na více než jedno místo.

1.2 Formy spolupráce mezi členskými státy

- a) V případě zvolení „společného umístění“ zpracovávají pracovníci diplomatických misí nebo konzulárních úřadů jednoho nebo více členských států žádosti (včetně biometrických identifikátorů), které jim jsou určeny na diplomatické misi nebo konzulárním úřadě jiného členského státu, a používají zařízení tohoto členského státu. Dotyčné členské státy se dohodnou jak na trvání a podmínkách ukončení společného umístění, tak i na podílu poplatků vybíraných za udělení víza, který obdrží členský stát, jehož diplomatická mise nebo konzulární úřad je využíván.
- b) V případě zřízení „společných středisek pro podávání žádostí“ jsou pracovníci diplomatických misí nebo konzulárních úřadů dvou nebo více členských států společně umístěni v jedné budově, aby mohli přijímat žádosti (včetně biometrických identifikátorů), které jim jsou určeny. Žadatelé jsou odkázáni na členský stát odpovědný za zpracování žádosti. Členské státy se dohodnou na trvání a podmínkách ukončení této spolupráce a také na sdílení nákladů mezi zúčastněnými členskými státy. Jeden členský stát odpovídá za smlouvy týkající se

logistických a diplomatických vztahů s hostitelskou zemí.

1.3 Pomoc honorárních konzulů

Honorární konzulové mohou být také pověřeni plněním některých nebo všech úkolů uvedených v bodě 1.5. V zájmu zajištění bezpečnosti a ochrany údajů musí být přijata přiměřená opatření.

Jestliže honorární konzul není státním zaměstnancem daného členského státu, plní tyto úkoly v souladu s požadavky uvedenými v příloze 19, s výjimkou ustanovení v bodě C písm. c) uvedené přílohy.

Jestliže je honorární konzul státním zaměstnancem členského státu, pak dotyčný členský stát zajistí uplatňování požadavků srovnatelných s těmi, které by se uplatňovaly, kdyby tyto úkoly prováděla jeho diplomatická mise nebo konzulární úřad.

1.4 Spolupráce s externími poskytovateli služeb

Každý členský stát se vynasnaží o spolupráci s externím poskytovatelem služeb společně s jedním nebo více členskými státy, aniž by byla dotčena pravidla týkající se zadávání veřejných zakázek a hospodářské soutěže.

Spolupráce s externím poskytovatelem služeb je založena na právním nástroji, který musí být v souladu s požadavky uvedenými v příloze 19.

Členské státy si v rámci místní konzulární spolupráce vyměňují informace o výběru externích poskytovatelů služeb a o stanovení podmínek týkajících se příslušných právních nástrojů.

1.5 Způsoby spolupráce s externími poskytovateli služeb

Externí poskytovatel služeb může být pověřen plněním jednoho nebo několika z těchto úkolů:

- a) poskytování obecných informací týkajících se podmínek pro vydání víz a formulářů žádosti o udělení víza;
- b) informování žadatele ohledně požadovaných podpůrných dokumentů na základě kontrolního seznamu;
- c) shromažďování údajů a žádostí (včetně shromažďování biometrických identifikátorů) a předávání žádostí diplomatické misi nebo konzulárnímu úřadu;

- d) výběr poplatků za udělení víza;
- e) organizace sjednávání osobních schůzek na diplomatické misi nebo konzulárním úřadě nebo u externího poskytovatele služeb;
- f) přijímání cestovních dokladů (včetně případného oznámení zamítnutí) od diplomatické mise nebo konzulárního úřadu a jejich vrácení žadateli.

1.6 Povinnosti členských států

Při výběru externího poskytovatele služeb prověří dotčený členský stát nebo dotčené členské státy solventnost a důvěryhodnost společnosti (včetně potřebných povolení, zápisu v obchodním rejstříku, stanov společnosti, bankovních smluv) a zajistí, aby nedošlo ke střetu zájmů.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy zajistí, aby vybraní externí poskytovatelé služeb splňovali požadavky a podmínky, které jsou jim uloženy v právním nástroji uvedeném v bodě 1.4.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy odpovídají při zpracování údajů i nadále za dodržování pravidel pro ochranu údajů a podléhají doзору v souladu s článkem 28 směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (*).

Spolupráce s externím poskytovatelem služeb neomezuje a nevylučuje odpovědnost vyplývající z vnitrostátních právních předpisů dotčeného členského státu nebo dotčených členských států týkajících se porušení závazků, pokud jde o osobní údaje žadatelů a zpracování víz. Tímto ustanovením nejsou dotčena opatření, která mohou být přijata přímo proti externímu poskytovateli služeb podle vnitrostátního práva dotčené třetí země.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy zajistí, aby byly údaje plně šifrovány, ať již budou externím poskytovatelem služeb předávány orgánům dotčeného členského státu či dotčených členských států elektronicky nebo fyzicky na elektronickém zařízení k ukládání dat.

Ve třetích zemích, kde je šifrování údajů, jež mají být externím poskytovatelem služeb elektronicky předávány orgánům příslušného členského státu nebo

příslušných členských států, zakázáno, nepovolí příslušný členský stát nebo příslušné členské státy externímu poskytovateli služeb elektronické předávání údajů.

V takovém případě dotčený členský stát nebo dotčené členské státy zajistí, aby externí poskytovatel služeb předával elektronické údaje orgánům dotčeného členského státu nebo dotčených členských států fyzicky v plně šifrované podobě na elektronickém zařízení k ukládání dat prostřednictvím konzulárního úředníka některého členského státu, nebo v případech, kdy by toto předání vyžadovalo přijetí nepřiměřených nebo neopodstatněných opatření, jiným bezpečným a zabezpečeným způsobem, například prostřednictvím zavedených operátorů majících zkušenosti s přepravou citlivých dokumentů a údajů v příslušné třetí zemi.

Ve všech případech musí být úroveň bezpečnosti předávání přizpůsobena důvěrné povaze údajů.

Členské státy nebo Společenství usilují o dosažení dohody s příslušnými třetími zeměmi s cílem zrušit zákaz šifrování údajů, které mají být externím poskytovatelem služeb elektronicky předávány orgánům dotčeného členského státu nebo dotčených členských států.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy vyškolí externího poskytovatele služeb s ohledem na znalosti, které jsou nezbytné k poskytování odpovídajících služeb a dostatečných informací žadatelům.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy umožní v případě pochybností ověření otisků prstů, které byly odebrány u externího poskytovatele služeb, na diplomatické misi nebo konzulárním úřadě.

Posouzení žádostí, osobní pohovory v případě potřeby, postup schválení a vytištění a připevnění vízových štítků provádí pouze diplomatická mise nebo konzulární úřad.

Externí poskytovatelé služeb nemají za žádných okolností přístup do VIS. Přístup do VIS je vyhrazen výlučně řádně pověřeným pracovníkům diplomatických misí nebo konzulárních úřadů.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy pečlivě kontrolují uplatňování právního nástroje uvedeného v bodě 1.4, včetně:

- a) obecných informací týkajících se podmínek pro vydání víz a formulářích žádostí poskytovaných žadatelům externím poskytovatelem služeb;
- b) veškerých technických a organizačních bezpečnostních opatření vyžadovaných za účelem ochrany osobních údajů proti náhodnému nebo protiprávnímu zničení nebo náhodné ztrátě, pozměnění, neoprávněnému zveřejnění nebo přístupu, zejména pokud spolupráce zahrnuje předávání spisů a údajů diplomatické misí nebo konzulárnímu úřadu dotčeného členského státu nebo dotčených členských států, a proti všem dalším protiprávním formám zpracování osobních údajů;
- c) odebírání a předávání biometrických identifikátorů;
- d) opatření přijatých pro zajištění souladu s ustanoveními o ochraně údajů.

Za tímto účelem diplomatická mise nebo konzulární úřad dotčeného členského státu nebo dotčených členských států pravidelně provádí neohlášené kontroly v prostorách externího poskytovatele služeb.

1.7 Poplatek za služby

Externí poskytovatelé služeb mohou účtovat poplatek za služby, a to nad rámec poplatku, který je účtován v souladu s přílohou 12. Poplatek za služby musí být přiměřený nákladům, které vznikly externímu poskytovateli služeb při plnění jednoho nebo několika úkolů uvedených v bodě 1.5.

Tento poplatek za služby je upřesněn v právním nástroji uvedeném v bodě 1.4.

Členské státy v rámci místní konzulární spolupráce zajistí, aby poplatek za služby, účtovaný žadateli, náležitým způsobem odpovídal službám nabízeným externím poskytovatelem služeb a byl přizpůsoben místním okolnostem. Členské státy navíc usilují o harmonizaci poplatku vybíraného za služby.

Poplatek za služby nesmí být vyšší než polovina poplatku vybíraného za udělení víza stanoveného v příloze 12, a to bez ohledu na možné výjimky z poplatku vybíraného za udělení víza podle přílohy 12.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy musí všem žadatelům i nadále umožňovat předkládání žádostí přímo na jejich diplomatických misích nebo konzulárních úřadech.

1.8 Informování

Diplomatické mise a konzulární úřady členských států zpřístupní široké veřejnosti přesné informace o tom, jak se sjednávají schůzky a předkládají žádosti.

1.9 Nepřetržitost služeb

V případě ukončení spolupráce s jinými členskými státy nebo spolupráce s jakýmkoliv externím poskytovatelem služeb, zajistí členské státy nepřetržitost všech služeb.

1.10 Rozhodnutí a zveřejnění

Členské státy informují Komisi o tom, jak hodlají v jednotlivých místech, kde se nacházejí konzulární úřady, organizovat přijímání a zpracování žádostí. Komise zajistí odpovídající zveřejnění.

Členské státy poskytnou Komisi jedno vyhotovení právního nástroje uvedeného v bodě 1.4.

(*) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.“

4) Bod 5.2 části VIII se mění takto:

a) Název se nahrazuje tímto:

„5.2 *Spolupráce diplomatických misí a konzulárních úřadů členských států s obchodními zprostředkovateli*“.

b) Mezi název a bod 5.2 písm. a) se vkládá nová věta, která zní:

„V případě následujících žádostí podle části III bodu 1.2 mohou členské státy povolit spolupráci svých diplomatických misí nebo konzulárních úřadů s obchodními zprostředkovateli (tj. se soukromými zprostředkovatelskými agenturami a dopravními nebo cestovními kancelářemi, jako jsou tour operátoři a prodejci zájezdů)“.

5) Doplnuje se nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA 19

Seznam minimálních požadavků, které musí být obsaženy v právním nástroji v případě spolupráce s externími poskytovateli služeb

- A. Externí poskytovatel služeb musí při výkonu své činnosti, pokud jde o ochranu údajů:
- po celou dobu předcházet jakémukoliv neoprávněnému čtení, kopírování, pozměňování nebo vymazávání údajů, zejména v průběhu jejich předávání diplomatické misi nebo konzulárnímu úřadu členského státu nebo členských států, který je odpovědný nebo které jsou odpovědné za zpracování žádosti;
 - v souladu s pokyny dotčeného členského státu nebo dotčených členských států předávat údaje
 - elektronicky v zašifrované podobě nebo
 - fyzicky zabezpečeným způsobem;
 - předávat údaje co nejdříve
 - v případě fyzicky předávaných údajů nejméně jednou týdně,
 - v případě elektronicky předávaných zašifrovaných údajů nejpozději na konci dne, kdy byly odebrány;
 - vymazávat údaje okamžitě po jejich odeslání a ujistit se, že jedinými údaji, které mohou být uchovány, jsou jméno a kontaktní údaje žadatele pro účely sjednání schůzky, jakož i případné číslo pasu do navrácení pasu žadateli;
 - zajišťovat veškerá technická a organizační bezpečnostní opatření vyžadovaná za účelem ochrany osobních údajů proti náhodnému nebo protiprávnímu zničení nebo náhodné ztrátě, pozměnění, neoprávněnému zveřejnění nebo přístupu, zejména pokud spolupráce zahrnuje předávání spisů a údajů diplomatické misi nebo konzulárnímu úřadu dotčeného členského státu nebo dotčených členských států, a proti všem jiným protiprávním formám zpracování osobních údajů;
 - zpracovávat údaje pouze pro účely zpracování osobních údajů žadatelů jménem dotčeného členského státu nebo dotčených členských států;
 - uplatňovat normy týkající se ochrany údajů, které jsou přinejmenším rovnocenné normám uvedeným ve směrnici 95/46/ES;
 - poskytovat žadatelům informace požadované podle článku 37 nařízení o VIS;
- B. Externí poskytovatel služeb musí při výkonu své činnosti, pokud jde o chování svých zaměstnanců:
- zajistit, aby byli zaměstnanci řádně proškoleni;
 - zajistit, aby zaměstnanci v rámci výkonu svých povinností:
 - jednali se žadateli zdvořile,
 - respektovali lidskou důstojnost a integritu žadatele,
 - nediskriminovali osoby na základě pohlaví, rasy nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo světového názoru, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace a
 - dodržovali pravidla pro zachování důvěrnosti, která platí i po odchodu zaměstnanců ze zaměstnání nebo po pozastavení nebo ukončení platnosti právního nástroje;
 - kdykoliv poskytnout údaje o totožnosti zaměstnanců pracujících ve společnosti;
 - prokázat, že nemají jeho zaměstnanci záznam v rejstříku trestů a mají požadovanou odbornou způsobilost.
- C. Pokud jde o kontrolou výkonu činnosti, musí externí poskytovatel služeb:
- kdykoliv a bez předchozího oznámení umožnit zaměstnancům pověřeným dotčeným členským státem či dotčenými členskými státy přístup do svých objektů, zejména pro účely kontroly;
 - zajistit možnost vzdáleného přístupu do systému pro sjednávání schůzek pro účely kontroly;
 - zajistit používání příslušných metod sledování (například testovacích žadatelů; webových kamer);
 - zajistit přístup k dokladům prokazujícím soulad s pravidly o ochraně údajů, včetně oznamovací povinnosti, externích auditů, pravidelných kontrol na místě;
 - neprodleně oznámit dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům jakékoli narušení bezpečnosti nebo jakékoli stížnosti žadatelů týkající se zneužívání údajů nebo neoprávněného přístupu a spolupracovat s dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy s cílem nalézt řešení a rychle poskytnout stěžujícím si žadatelům vysvětlení;

D. Pokud jde o obecné požadavky, musí externí poskytovatel služeb

- a) jednat podle pokynů členského státu nebo členských států odpovědných za zpracování žádosti;
- b) přijmout přiměřená opatření pro boj proti korupci (například ustanovení o odměňování zaměstnanců; spolupráce při výběru zaměstnanců pro plnění příslušného úkolu; tzv. pravidlo čtyř očí; zásada rotace);
- c) plně dodržovat ustanovení právního nástroje, mezi nimiž je i ustanovení o pozastavení nebo ukončení platnosti nástroje, zejména v případě porušení stanovených pravidel, jakož i ustanovení o přezkumu, aby bylo zajištěno, že právní nástroj zohlední osvědčené postupy.“

Článek 2

Zpráva

Komise předloží tři roky po zahájení provozu VIS a dále každé čtyři roky Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení, která bude zahrnovat informace o shromažďování a využití biometrických identifikátorů, vhod-

nosti zvoleného standardu ICAO, souladu s pravidly na ochranu údajů, zkušenostech s externími poskytovateli služeb se zvláštním zaměřením na odebírání biometrických údajů, uplatňování pravidla 59 měsíců pro sejmутí otisků prstů a organizaci přijímání a zpracování žádostí. Součástí této zprávy budou na základě čl. 17 bodů 12, 13 a 14 a čl. 50 odst. 4 nařízení o VIS rovněž případy, kdy otisky prstů nemohly být prakticky poskytnuty nebo kdy jejich poskytnutí nebylo z právních důvodů požadováno, v porovnání s počtem případů, kdy otisky prstů sejmuty byly. Zpráva bude obsahovat informace o případech, kdy byla osobám, které prakticky nemohly poskytnout otisky prstů, zamítnuta žádost o vízum. V případě nutnosti budou ke zprávě přiloženy vhodné návrhy na změnu tohoto nařízení.

První zpráva se bude týkat rovněž otázky dostatečné spolehlivosti pro účely identifikace a ověřování otisků prstů dětí mladších 12 let, zejména toho, jak se otisky prstů s věkem mění, a bude založena na výsledcích studie provedené na odpovědnost Komise.

Článek 3

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech v souladu se Smlouvou o založení Evropského společenství.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 391/2009

ze dne 23. dubna 2009,

kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí

(přepracované znění)

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

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽⁴⁾, byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.

(2) Vzhledem k povaze ustanovení směrnice 94/57/ES se jí jako vhodné přepracovat ustanovení této směrnice tak, že budou přijaty dva právní akty Společenství, a to směrnice a nařízení.

⁽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. 632), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 190 E, 29.7.2008, 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 319, 12.12.1994, s. 20.

(3) Subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí by měly být schopné nabízet své služby v celém Společenství a navzájem si konkurovat a zároveň poskytovat rovnocennou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Proto by v celém Společenství měly být jednotně stanoveny a používány nezbytné odborné normy pro jejich činnost.

(4) Tohoto cíle by mělo být dosaženo prostřednictvím opatření, která odpovídajícím způsobem navazují na práci Mezinárodní námořní organizace (IMO) a případně ji rozvíjejí a doplňují. Kromě toho by měly členské státy a Komise podpořit vypracování mezinárodního předpisu pro uznané subjekty ze strany IMO.

(5) Měla by být stanovena minimální kritéria pro uznávání subjektů, a to s cílem zvýšit bezpečnost lodí a zabránit znečišťování jimi způsobovanému. Minimální kritéria stanovená ve směrnici 94/57/ES by proto měla být zpřísněna.

(6) Za účelem udělení počátečního uznání subjektům, které si přejí být pověřeny jednat jménem členských států, by mělo být dodržování minimálních kritérií stanovených v tomto nařízení účinněji posuzováno harmonizovaným a centralizovaným způsobem Komisí spolu s členskými státy, které o uznání žádají.

(7) Uznání by mělo být udělováno pouze na základě kvality a bezpečnosti, kterou subjekt poskytuje. Mělo by být zabezpečeno, aby rozsah uznání vždy odpovídal skutečné kapacitě dotčeného subjektu. Uznávání by dále mělo zohledňovat rozdíl v právní formě a organizační struktuře uznaných subjektů a zároveň nadále zabezpečovat jednotné používání minimálních kritérií stanovených v tomto nařízení a účinnost kontrol Společenství. Bez ohledu na svou organizační strukturu by subjekt, jenž má být uznán, měl poskytovat služby na celosvětové úrovni a jeho složky by měly podléhat globální společné a nerozdílné odpovědnosti.

(8) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení 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 ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (9) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám tohoto nařízení v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí, k aktualizaci minimálních kritérií v příloze I a k přijetí kritérií pro měření účinnosti pravidel a postupů, jakož i výkonnosti uznaných subjektů, pokud jde o bezpečnost jimi klasifikovaných lodí a zabránění znečišťování způsobovaného těmito lodmi. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijímána regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (10) Je mimořádně důležité, aby nesplnění povinností ze strany uznaného subjektu bylo možné řešit rychle, účinně a přiměřeně. Prvořadým cílem by měla být náprava jakýchkoli nedostatků s cílem odstranit každou potenciální hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí v ranném stadiu. Komise by proto měla být zmocněna k tomu, aby mohla od uznaného subjektu vyžadovat provedení všech potřebných preventivních a nápravných opatření a aby mohla ukládat pokuty a penále jako donucovací opatření. Komise by měla při výkonu svých pravomocí dodržovat základní práva a zaručit právo uznaného subjektu vyjadřovat své názory v průběhu řízení.
- (11) V souladu s přístupem na úrovni Společenství musí být rozhodnutí o zrušení uznání subjektu, který nedodrží povinnosti podle tohoto nařízení, v případě, že se uvedená opatření ukáží být neúčinná nebo subjekt jiným způsobem představuje nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, přijato na úrovni Společenství, a tudíž Komisi na základě postupu projednávání ve výborech.
- (12) Soustavné následné sledování uznaných subjektů za účelem hodnocení, zda dodržují toto nařízení, je možné účinněji provádět harmonizovaným a centralizovaným způsobem. Proto je vhodné, aby tímto úkolem byla pověřena v zastoupení celého Společenství Komise spolu s členským státem, který o uznání žádá.
- (13) Při sledování činnosti uznaných subjektů je podstatné, aby inspektoři Komise měli přístup k lodím a dokumentaci o lodích bez ohledu na vlajku lodi, aby se mohli ujistit, zda uznané subjekty dodržují minimální kritéria stanovená tímto nařízením ve vztahu ke všem lodím v rámci třídy, do které patří.
- (14) Schopnost uznaných subjektů rychle odhalit a napravit nedostatky vlastních pravidel, postupů a vnitřní kontroly je rozhodující pro bezpečnost lodí, u nichž provádějí inspekce a kterým vydávají osvědčení. Tato schopnost by se měla posílit prostřednictvím útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality, který bude nezávislý na obchodních či politických zájmech a jehož účelem je navrhovat společné akce v zájmu trvalého zlepšování všech uznaných subjektů a zabezpečení produktivní spolupráce s Komisí.
- (15) Pravidla a postupy uznaných subjektů jsou klíčovým prvkem pro zvyšování bezpečnosti a předcházení nehodám a znečištění. Uzané subjekty zahájily proces, který by měl vést k harmonizaci jejich pravidel a postupů. Právní předpisy Společenství by měly uvedený proces podporovat a napomáhat mu vzhledem k tomu, že by měl mít kladný dopad na námořní bezpečnost, jakož i na konkurenceschopnost evropského loďařského průmyslu.
- (16) Harmonizace pravidel uznaných subjektů pro projektování, konstrukci a pravidelné prohlídky obchodních lodí je probíhající proces. Povinnost mít soubor vlastních pravidel nebo prokázaná schopnost tato pravidla přijmout by proto měly být vnímány v kontextu procesu harmonizace a neměly by představovat překážku činnosti uznaných subjektů nebo možných uchazečů o uznání.
- (17) Uzané subjekty by měly mít povinnost aktualizovat a soustavně prosazovat své technické normy za účelem harmonizace bezpečnostních pravidel a zajišťovat jednotné uplatňování mezinárodních pravidel v rámci Společenství. V případě totožnosti nebo velké podobnosti technických norem uznaných subjektů by ve vhodných případech mělo být zvaženo vzájemné uznávání osvědčení týkajících se materiálů, vybavení a součástí, přičemž by jako vzor měly sloužit nejpřísnější a nejdůležitější normy.
- (18) Ačkoli by měl být každý uznaný subjekt v zásadě odpovědný pouze a výlučně ve vztahu k částem, pro něž vydává osvědčení, odpovědnost uznaných subjektů a výrobců se bude v každém jednotlivém případě řídit dohodnutými podmínkami nebo případně příslušnými právními předpisy.
- (19) Vzhledem k tomu, že transparentnost a výměna informací mezi zúčastněnými stranami a právo veřejnosti na informace jsou základními nástroji k předcházení nehodám na moři, měly by uznané subjekty poskytovat veškeré příslušné zákonem stanovené informace o stavu jimi klasifikovaných lodí orgánům státní přístavní inspekce a dát je k dispozici veřejnosti.

- (20) Uznané subjekty by si měly navzájem vyměňovat všechny užitečné informace o stavu lodí, které mění třídu, a zapojit stát vlajky, pokud je to nutné, s cílem zabránit lodím změnit třídu za účelem vyhnoutí se provedení nezbytných oprav.
- (21) Ochrana práv k duševnímu vlastnictví dotčených subjektů v oblasti námořní plavby, jako jsou například loděnice, dodavatelé vybavení a majitelé lodí, by neměla bránit běžným obchodním transakcím a smluvně dohodnutým službám mezi těmito subjekty.
- (22) Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ by měla poskytovat nezbytnou podporu pro zajištění uplatňování tohoto nařízení
- (23) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení opatření pro subjekty pověřené inspekcemi lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení a působící ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (24) Opatření, jimiž se mají členské státy řídit ve vztahu k subjektům pověřeným inspekcemi a prohlídkami lodí, jsou stanovena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (přepřelované znění) ⁽²⁾,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Tímto nařízením se stanoví opatření pro subjekty pověřené inspekcemi lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení v souladu s mezinárodními úmluvami o bezpečnosti na moři a o zabránění znečištění moří, a zároveň podporuje cíl volného pohybu služeb. To zahrnuje rozvoj a uplatňování bezpečnostních požadavků pro trup, strojní a elektrická zařízení a řídicí systémy lodí, na které se vztahují mezinárodní úmluvy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Viz strana 47 v tomto čísle Úředního věstníku..

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se

- a) „lodí“ rozumí plavidlo, na které se vztahují mezinárodní úmluvy;
- b) „mezinárodními úmluvami“ rozumějí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (SOLAS 74) s výjimkou kapitoly XI-2 přílohy, Mezinárodní úmluva o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí ze dne 2. listopadu 1973 (MARPOL), včetně protokolů a změn těchto úmluv a souvisejících předpisů, které jsou závazné ve všech členských státech, v platném znění;
- c) „subjektem“ rozumí právnická osoba, její dceřiné společnosti a jiné jí ovládané subjekty, které společně nebo jednotlivě vykonávají úkoly v oblasti působnosti tohoto nařízení;
- d) „ovládáním“ rozumí pro účely písmene c) práva, smlouvy nebo jiné právní nebo faktické prostředky, které jednotlivě nebo společně umožňují vykonávat rozhodující vliv na právnickou osobu nebo umožňují této osobě vykonávat úkoly v oblasti působnosti tohoto nařízení;
- e) „uznaným subjektem“ rozumí subjekt uznaný v souladu s tímto nařízením;
- f) „oprávněním“ rozumí akt, kterým členský stát uděluje oprávnění uznanému subjektu nebo na něj přenáší pravomoci;
- g) „zákonným osvědčením“ rozumí osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s mezinárodními úmluvami;
- h) „pravidly a postupy“ rozumí požadavky uznaného subjektu týkající se projektování, konstrukce, vybavení, údržby a prohlídek lodí;
- i) „osvědčením o třídě“ rozumí doklad vydaný uznaným subjektem, který osvědčuje způsobilost loď k určitému použití nebo službě v souladu s pravidly a postupy stanovenými a zveřejněnými uvedeným uznaným subjektem;
- j) „sídlem“ rozumí statutární sídlo, ústřední správa nebo hlavní místo podnikání subjektu.

Článek 3

1. Členské státy, které hodlají udělit oprávnění jakémukoli subjektu, který není doposud uznán, podají Komisi žádost o uznání spolu s úplnými informacemi a doklady o splnění minimálních kritérií stanovených v příloze tímto subjektem a o jeho závazku, že bude dodržovat čl. 8 odst. 4 a články 9, 10 a 11.

2. Komise spolu s danými členskými státy, které tuto žádost podávají, provede hodnocení subjektů, za které byla žádost o uznání podána, aby ověřila, že dané subjekty splňují požadavky uvedené v odstavci 1 a zavazují se je dodržovat.

3. Komise regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 odmítne uznat subjekty, které nespĺňují požadavky uvedené v odstavci 1, nebo jejichž výkonnost se na základě kritérií stanovených v souladu s článkem 14 považuje za nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí.

Článek 4

1. Komise udělí uznání regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3.

2. Uznání se udělí pouze subjektům, jež splňují požadavky uvedené v článku 3.

3. Uznání se udělí příslušné právnické osobě, jež je mateřskou společností všech právnických osob, z nichž uznáný subjekt sestává. Uznání se vztahuje na všechny právnické osoby, jež přispívají k zajištění toho, že tento uznáný subjekt zastřešuje jejich služby na celosvětové úrovni.

4. Komise může regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 omezit působnost uznání pro některé druhy lodí, lodě určité velikosti, některé činnosti nebo jejich kombinace v souladu s prokázanou kapacitou a odbornou způsobilostí dotčeného subjektu. V takovém případě Komise uvede důvody omezení a podmínky, za nichž bude omezení zrušeno nebo může být rozšířeno. Omezení lze kdykoli přezkoumat.

5. Komise vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam subjektů uznaných v souladu s tímto článkem. Seznam se zveřejňuje v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

V případě, že Komise má za to, že uznáný subjekt nespĺňuje minimální kritéria stanovená v příloze I nebo své povinnosti vyplývající z tohoto nařízení nebo že se výrazně zhoršila výkon-

nost uznaného subjektu v oblasti bezpečnosti a zabránění znečištění, aniž by tato skutečnost představovala nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, bude od dotčeného uznaného subjektu vyžadovat, aby ve stanovených lhůtách provedl potřebná preventivní a nápravná opatření s cílem zabezpečit úplný soulad s uvedenými minimálními kritérii a povinnostmi, a zejména odstranit každou potenciální hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, nebo se jiným způsobem zabýval příčinami zhoršené výkonnosti.

Preventivní a nápravná opatření mohou zahrnovat předběžná ochranná opatření v případě bezprostřední potenciální hrozby pro bezpečnost nebo životní prostředí.

Komise však musí předem informovat všechny členské státy, které udělily dotčenému uznanému subjektu oprávnění, o opatřeních, k nimž hodlá přistoupit, aniž je dotčeno jejich okamžité uplatňování.

Článek 6

1. Kromě opatření přijatých podle článku 5 může Komise poradním postupem podle čl. 12 odst. 2 ukládat pokuty uznanému subjektu:

a) — jehož závažné či opakované neplnění minimálních kritérií stanovených v příloze nebo nedodržování povinností podle čl. 8 odst. 4 nebo článků 9, 10 a 11

nebo

— jehož zhoršující se výkonnost odhalí vážné nedostatky v jeho struktuře, systémech, postupech nebo vnitřní kontrole nebo

b) který v průběhu hodnocení podle čl. 8 odst. 1 úmyslně poskytl Komisi nesprávné, neúplné nebo zavádějící informace nebo jiným způsobem mařil uvedené hodnocení.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, v případě, že uznáný subjekt neprovede preventivní a nápravná opatření vyžadované Komisí nebo jedná s neopodstatněným zpožděním, Komise může tomuto uznanému subjektu ukládat penále až do úplného provedení vyžadovaného opatření.

3. Pokuty a penále uvedená v odstavcích 1 a 2 musí být odrazující a přiměřené závažnosti případu a ekonomickým možnostem dotčeného subjektu, s přihlédnutím zejména k rozsahu ohrožení bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí.

Před uložením pokuty nebo penále musí dotčený uznávaný subjekt a dotčené členské státy dostat příležitost k vyjádření.

Úhrnná částka pokut a penále nesmí přesáhnout 5 % celkového průměrného obrátu, kterého uznávaný subjekt dosáhl za předchozí tři hospodářské roky v souvislosti s činnostmi spadajícími do oblasti působnosti tohoto nařízení.

4. Soudní dvůr Evropských společenství má neomezenou pravomoc přezkoumávat rozhodnutí, kterými Komise uložila pokutu nebo penále. Uloženou pokutu nebo penále může zrušit, snížit nebo zvýšit.

Článek 7

1. Komise zruší uznání subjektu,

- a) který opakovaně a závažným způsobem nesplňuje minimální kritéria stanovená v příloze I nebo své povinnosti podle tohoto nařízení a tato skutečnost představuje nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí;
- b) jehož opakované a závažné nedostatky v činnosti v oblasti bezpečnosti a zabránění znečišťování představují nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí;
- c) který brání hodnocení Komise nebo je opakovaně maří;
- d) který nezaplatí pokuty nebo penále uvedené v čl. 6 odst. 1 a 2 nebo
- e) který se snaží získat finanční krytí či úhradu jakýchkoli pokut, jež mu byly uloženy podle článku 6.

2. Rozhodnutí podle odst. 1 písm. a) a b) Komise učiní na základě všech dostupných informací včetně:

- a) výsledků vlastního hodnocení dotčeného uznaného subjektu podle čl. 8 odst. 1;
- b) zpráv předložených členskými státy podle článku 10 směrnice 2009/15/ES;
- c) analýz nehod týkajících se lodí klasifikovaných uznanými subjekty;

d) každého opakovaného výskytu nedostatků uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. a);

e) rozsahu, v němž jsou dotčeny lodě určité třídy klasifikované uznávaným subjektem, a

f) neúčinnosti opatření uvedených v čl. 6 odst. 2.

3. O zrušení uznání rozhoduje Komise z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 a poté, co dotčený subjekt dostane příležitost k vyjádření.

Článek 8

1. Komise spolu s členským státem, který podal žádost o uznání, hodnotí pravidelně a alespoň každé dva roky všechny uznané subjekty s cílem ověřit, zda splňují své povinnosti vyplývající z tohoto nařízení a minimální kritéria uvedená v příloze I. Toto hodnocení se musí týkat pouze těch činností uznaných subjektů, jež spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

2. Při výběru uznaných subjektů pro hodnocení věnuje Komise zvláštní pozornost výkonnosti daného uznaného subjektu v oblasti bezpečnosti a zabránění znečišťování, nehodovosti a zprávám vypracovaným členskými státy podle článku 10 směrnice 2009/15/ES.

3. Hodnocení může zahrnovat prohlídku regionálních poboček uznaného subjektu a namátkovou inspekci lodí v provozu i ve výrobě za účelem kontroly činnosti uznaného subjektu. V tom případě Komise případně uvědomí členský stát, v němž se regionální pobočka nachází. Komise poskytne členským státům zprávu o výsledcích hodnocení.

4. Každý uznávaný subjekt každoročně sděluje výsledky posouzení svého systému řízení kvality výboru uvedenému v čl. 12 odst. 1.

Článek 9

1. Uzané subjekty zajistí Komisi přístup k informacím potřebným pro účely hodnocení uvedeného v čl. 8 odst. 1. Nesmějí se přitom dovolávat smluvních ustanovení, která by omezovala tento přístup.

2. Uzané subjekty zabezpečí, aby smlouvy s majiteli nebo provozovateli o vydání zákonných osvědčení nebo osvědčení o třídě pro určitou loď obsahovaly ustanovení, že tato osvědčení mohou být vydána jen v případě, že tyto strany zajistí inspektorům Komise přístup na palubu uvedené lodi pro účely čl. 8 odst. 1.

Článek 10

1. Uzané subjekty se vzájemně pravidelně konzultují, aby zachovaly rovnocennost a směřovaly k harmonizaci svých pravidel a postupů a jejich uplatňování. Vzájemně spolupracují s cílem dosáhnout jednotného výkladu mezinárodních úmluv, aniž jsou dotčeny pravomoci států vlajky. Uzané subjekty se ve vhodných případech dohodnou na technických a procedurálních podmínkách vzájemného uznávání osvědčení o třídě pro materiál, vybavení a součásti na základě rovnocenných norem, přičemž by jako vzor měly sloužit nejpřísnější a nejdůslednější normy.

V případě, že se ze závažných bezpečnostních důvodů nelze dohodnout na vzájemném uznávání, uznané subjekty tyto důvody jasně uvedou.

Pokud uznaný subjekt během inspekce či jinak zjistí, že určitý materiál, část vybavení nebo součást není v souladu se svým osvědčením, může tento subjekt odmítnout povolit umístění takového materiálu, části vybavení či součásti na loď. Dotyčný uznaný subjekt neprodleně uvědomí ostatní uznané subjekty a uvede důvody svého odmítnutí.

Pro účely klasifikace uznané subjekty uznávají osvědčení vztahující se na námořní zařízení se značkou shody v souladu se směrnicí Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení ⁽¹⁾.

Předkládají Komisi a členským státům pravidelné zprávy o základním vývoji v oblasti norem a vzájemného uznávání osvědčení pro materiál, vybavení a součásti.

2. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 17. června 2014 zprávu, která bude vycházet z nezávislé studie a bude se týkat úrovně dosažené v harmonizaci pravidel a postupů a vzájemného uznávání osvědčení pro materiál, vybavení a součásti.

3. Uzané subjekty spolupracují se správními orgány státní přístavní inspekce, jedná-li se o jimi klasifikovanou loď určité třídy, zejména k usnadnění nápravy hlášených nedostatků nebo jiných nesrovnalostí.

4. Uzané subjekty poskytují správním orgánům všech členských států, které udělily jakékoli oprávnění podle článku 3

směrnice 2009/15/ES, a Komisi všechny příslušné informace o jimi klasifikovaných lodích, o převodech, změnách, pozastaveních a odejmutích třídy, bez ohledu na stát vlajky.

Informace o převodech, změnách, pozastaveních a odejmutích třídy, včetně informací o všech případech zpožděných prohlídek a nesplněných doporučení a podmínek klasifikační třídy, a o provozních podmínkách nebo provozních omezeních uložených jimi klasifikovaným lodím, bez ohledu na stát vlajky, jsou sdělovány rovněž v elektronické podobě rovněž do společné databáze informací o inspekcích, kterou členské státy využívají při provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES o státní přístavní inspekci ⁽²⁾, současně s jejich zaznamenáním do vlastních systémů uznaných subjektů a v žádném případě ne později než 72 hodin po události, na základě které vznikla povinnost oznámit tyto informace. Tyto informace se s výjimkou doporučení a podmínek klasifikační třídy, které mají být splněny teprve v budoucnu, zveřejňují na internetových stránkách těchto uznaných subjektů.

5. Uzané subjekty nevydají zákonné osvědčení lodi, bez ohledu na stát vlajky, které byla snížena nebo změněna třída z bezpečnostních důvodů, dokud neposkytnou příslušnému správnímu orgánu státu vlajky možnost vyjádřit se v přiměřené lhůtě, zda je nezbytná úplná inspekce.

6. V případech převodu lodi z jednoho uznaného subjektu na jiný uznaný subjekt poskytne postupující subjekt bez zbytečného prodlení přijímajícímu subjektu úplnou dokumentaci o uvedené lodi, a zejména jej bude informovat o

- a) jakýchkoli případech zpožděných prohlídek;
- b) jakýchkoli případech nesplněných doporučení a podmínek klasifikační třídy;
- c) provozních podmínkách uložených dané lodi a
- d) provozních omezeních uložených dané lodi.

Nová osvědčení může přijímající subjekt vydat lodi teprve poté, co všechny zpožděné prohlídky a neprovedená doporučení nebo podmínky klasifikační třídy, které byly vůči dané lodi vydány, byly provedeny a splněny v souladu s údaji postupujícího subjektu.

Před vydáním osvědčení musí přijímající subjekt informovat postupující subjekt o datu vydání osvědčení a potvrdit toto datum, místo a opatření přijatá za účelem provedení zpožděné prohlídky a splnění neprovedeného doporučení a nebo podmínky klasifikační třídy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Viz strana 57 v tomto čísle Úředního věstníku.

Uznané subjekty stanoví a uplatňují vhodné společné požadavky pro případy převodu třídy, ve kterých jsou potřebná zvláštní preventivní opatření. Tyto případy zahrnují minimálně převod třídy lodí starých patnáct let a více a převod ze subjektu, který není uznán, na uznávaný subjekt.

Uznané subjekty vzájemně spolupracují při řádném uplatňování tohoto odstavce.

Článek 11

1. Uznané subjekty do 17. června 2011 zřídí a udržují nezávislý útvar pro hodnocení a osvědčování kvality podle příslušných mezinárodních norem kvality, do něhož se mohou zapojit v poradní funkci příslušná profesní sdružení působící v loďařském průmyslu.

2. Úkoly útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality jsou

a) časté a pravidelné hodnocení systémů řízení kvality uznaných subjektů v souladu s kritérii norem kvality ISO 9001;

b) osvědčování systémů řízení kvality uznaných subjektů, včetně subjektů, u nichž byla podána žádost o uznání podle článku 3;

c) poskytování výkladu mezinárodně uznávaných norem řízení kvality, zejména s cílem zohlednit zvláštní povahu a uznaných subjektů a jejich povinností, a

d) přijímání individuálních a kolektivních doporučení ke zlepšování postupů a mechanismů vnitřní kontroly uznaných subjektů.

3. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality musí mít pravomoci nezbytné k tomu, aby mohl vykonávat činnost nezávisle na uznaných subjektech, a musí mít k dispozici prostředky nezbytné k tomu, aby vykonával své povinnosti účinně a v souladu s nejpřísnějšími odbornými normami při zachování nezávislosti osob, které je vykonávají. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality stanoví své pracovní postupy a jednací řád.

4. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality si může vyžádat pomoc od jiných externích subjektů hodnocení kvality.

5. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality poskytuje zúčastněným stranám včetně států vlajky a Komise všechny informace o svém ročním pracovním plánu, jakož i o svých zjištěních a doporučeních, zejména v souvislosti se situacemi, ve kterých mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti.

6. Komise pravidelně hodnotí činnost útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality.

7. Komise podává členským státům zprávy o výsledcích a o opatřeních vyplývajících z hodnocení.

Článek 12

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

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

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

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

4. 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.

Článek 13

1. Toto nařízení může být změněno, aniž by se rozšířila jeho oblast působnosti, za účelem aktualizace minimálních kritérií stanovených v příloze I, s ohledem zejména na související rozhodnutí IMO.

Uvedená opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 4.

2. Změny mezinárodních úmluv uvedených v čl. 2 písm. b) tohoto nařízení mohou být vyjmuty z oblasti působnosti tohoto nařízení na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

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

Článek 14

1. Komise přijme a zveřejní

- a) kritéria měření účinnosti pravidel a postupů, jakož i výkonnosti uznaného subjektu z hlediska bezpečnosti jím klasifikovaných lodí a zabránění znečištění způsobovanému těmito loděmi s přihlédnutím zejména k údajům poskytnutým systémem Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci nebo jinými systémy, a
- b) kritéria pro určení, zda se má tato výkonnost považovat za nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, jež mohou zohlednit zvláštní okolnosti ovlivňující menší nebo vysoce specializované subjekty.

Uvedená opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 4.

2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, týkající se provádění článku 6 a případně článku 7 se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 4.

3. Aniž je dotčeno bezprostřední použití minimálních kritérií uvedených v příloze I, Komise může regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 přijmout pravidla pro jejich výklad a může zvážit stanovení cílů pro všeobecná minimální kritéria uvedená v bodě 3 části A přílohy I

Článek 15

1. Subjektům, které byly v době vstupu tohoto nařízení v platnost uznány v souladu se směrnicí 94/57/ES, se toto uznání ponechává s výhradou ustanovení odstavce 2.

2. Aniž jsou dotčeny články 5 a 7, Komise na základě čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení do 17. června 2010 přezkoumá všechna omezená uznání udělená podle směrnice 94/57/ES s cílem rozhodnout regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 o tom, zda by se omezení měla nahradit novými nebo by měla být zrušena. Omezení se uplatňují až do přijetí rozhodnutí Komisí.

Článek 16

V průběhu hodnocení podle čl. 8 odst. 1 Komise ověří, zda je držitel uznání oprávněnou právníkou osobou v rámci subjektu, na nějž se vztahují ustanovení tohoto nařízení. Pokud tomu tak není, Komise rozhodne o změně příslušného uznání.

Pokud Komise uznání změní, přizpůsobí členské státy své dohody s uznanými subjekty s cílem zohlednit tuto změnu.

Článek 17

Komise každé dva roky informuje Evropský parlament a Radu o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 18

Odkazy na směrnici 94/57/ES v právu Společenství i ve vnitrostátním právu se v případě potřeby považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze II.

Článek 19

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO SUBJEKTY, ABY JIM BYLO UDĚLENO NEBO ZACHOVÁNO UZNÁNÍ VE SPOLEČENSTVÍ**(podle článku 3)****A. VŠEOBECNÁ MINIMÁLNÍ KRITÉRIA**

1. Uznáný subjekt musí mít právní subjektivitu ve státě svého sídla. Jeho účty osvědčují nezávislí auditoři.
2. Uznané subjekty musí být schopné doložit rozsáhlé zkušenosti při posuzování projektů a stavby obchodních lodí.
3. Uznáný subjekt musí mít stále kvalifikovaný personál, který plní řídicí, technické, podpůrné a výzkumné funkce, které odpovídají počtu lodí, které klasifikuje, jejich skladbě a míře zapojení subjektu do stavby a přestavby lodí. Subjekt musí být schopen kdykoli podle potřeby přidělovat každému pracovišti prostředky a pracovníky, kteří odpovídají úlohám, které se mají vykonat v souladu se všeobecnými minimálními kritérii podle bodů 6 a 7 a se zvláštními minimálními kritérii v části B.
4. Uznáný subjekt musí mít a používat soubor vlastních ucelených pravidel a postupů nebo prokázat schopnost tato pravidla a postupy přijmout, pokud jde o projektování, konstrukci a pravidelné prohlídky obchodních lodí, jejichž kvalita odpovídá kvalitě mezinárodně uznávaných norem. Tato pravidla a postupy musí být zveřejněny, průběžně aktualizovány a zdokonalovány v rámci programů výzkumu a vývoje.
5. Uznáný subjekt musí každoročně zveřejnit svůj registr lodí nebo jej udržuje v elektronické databázi přístupné veřejnosti.
6. Uznáný subjekt nesmí být ovládán majiteli nebo staviteli lodí nebo jinými subjekty obchodně zapojenými do výroby, vybavování, oprav nebo provozu lodí. Uznáný subjekt není svými příjmy podstatným způsobem závislý na jednom obchodním podniku. Uznáný subjekt nevykonává klasifikační činnost nebo činnosti vyplývající ze zákona, je-li totožný nebo má obchodní, osobní nebo rodinné vazby s majitelem nebo provozovatelem lodě. Tato neslučitelnost se vztahuje také na inspektory zaměstnané uznaným subjektem.
7. Uznáný subjekt musí vykonávat svou činnost v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze rezoluce IMO A.789(19) o specifikacích pro kontrolní a certifikační činnosti uznaných subjektů jednajících jménem správního orgánu, pokud se vztahují na záležitosti spadající do působnosti tohoto nařízení.

B. ZVLÁŠTNÍ MINIMÁLNÍ KRITÉRIA

1. Uznáný subjekt musí být schopen zajistit celosvětové pokrytí vlastními výhradními inspektory nebo ve výjimečných a řádně odůvodněných případech prostřednictvím výhradních inspektorů jiných uznaných subjektů.
2. Uznáný subjekt se řídí etickým kodexem.
3. Uznáný subjekt musí být řízen a spravován tak, aby byla zajištěna důvěrnost informací požadovaných správním orgánem.
4. Uznáný subjekt musí poskytovat podstatné informace správnímu orgánu, Komisi a zúčastněným stranám.

5. Uznaný subjekt, jeho inspektoři a technický personál musí vykonávat své činnosti, aniž by byla jakkoli porušována práva duševního vlastnictví loděnic, dodavatelů vybavení a majitelů lodí, včetně patentů, licencí, know-how a jakýchkoli dalších znalostí, na jejichž užívání se vztahuje právní ochrana na mezinárodní úrovni, na úrovni Společenství nebo jednotlivých států; ani uznaný subjekt, ani inspektoři a technický personál, které uznaný subjekt zaměstnává, nesmí v žádném případě, a aniž jsou dotčeny hodnotící pravomoci členských států a Komise, zejména podle článku 9, předávat nebo vyzrazovat údaje významné z obchodního hlediska, které získají při inspekcích, ověřování a dozoru nad stavbou lodí a jejich opravami.
6. Vedení uznaného subjektu vymezuje a dokládá svou politiku, cíle a závazky směřující k co nejvyšší kvalitě a zajišťuje, aby tato politika byla pochopena, prováděna a dodržována na všech úrovních uznaného subjektu. Politika uznaného subjektu musí vycházet z cílů a ukazatelů bezpečnosti a zabránění znečištění.
7. Uznaný subjekt musí zajistit, aby:
 - a) jeho pravidla a postupy byly vytvářeny a udržovány systematickým způsobem;
 - b) jeho pravidla a postupy byly dodržovány a byl zaveden vnitřní systém měření kvality služeb ve vztahu k těmto pravidlům a postupům;
 - c) byly dodrženy zákonné požadavky na činnost, ke které je uznán subjekt oprávněn, a zaveden vnitřní systém měření kvality služeb ve vztahu k mezinárodním úmluvám;
 - d) byly vymezeny a doloženy pravomoci a vzájemné vztahy zaměstnanců, jejichž práce má vliv na kvalitu služeb uznaného subjektu;
 - e) se všechny práce prováděly za kontrolovaných podmínek;
 - f) existoval systém dohledu, který sleduje činnost a práci prováděnou inspektory a technickým a administrativním personálem zaměstnávaným uznaným subjektem;
 - g) inspektoři měli rozsáhlé znalosti o typu lodě, na které vykonávají svou práci týkající se provádění prohlídky, a o příslušných požadavcích;
 - h) existoval systém zajištění kvalifikace inspektorů a nepřetržité aktualizace jejich znalostí;
 - i) byly uchovávány záznamy, které prokazují dosažení požadovaných norem v oblastech, ve kterých jsou poskytovány služby, jakož i účinné fungování systému kvality;
 - j) byl na všech místech zaveden komplexní systém plánovaných a zaznamenaných vnitřních auditů všech činností ovlivňujících kvalitu;
 - k) byly prováděny zákonem uložené prohlídky a inspekce vyžadované harmonizovaným systémem prohlídek a vydávání osvědčení, ke kterým je uznán subjekt oprávněn, podle předpisů uvedených v příloze a v dodatku k rezoluci IMO A.948(23) o pokynech pro prohlídky v rámci harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení;
 - l) byly vymezeny jasné a přímé hranice působnosti a řízení mezi ústředními a regionálními kanceláři uznaného subjektu a mezi uznanými subjekty a jejich inspektory.

8. Uznáný subjekt musí vyvíjet, zavést a udržovat účinný vnitřní systém kvality založený na příslušných částech mezinárodně uznávaných norem kvality, a to v souladu s normou EN ISO/IEC 17020:2004 (inspekční subjekty) a normou EN ISO 9001:2000 (systémy řízení kvality, požadavky), jak je vykládá a osvědčuje útvar pro hodnocení a osvědčování kvality uvedený v čl. 11 odst. 1.
 9. Pravidla a postupy uznaného subjektu se musí uplatňovat tak, že subjekt může na základě vlastních přímých poznatků a vlastního úsudku kdykoli prostřednictvím osvědčení o třídě, na základě kterých lze vydat zákonné osvědčení, vyhotovit spolehlivé a objektivní prohlášení o bezpečnosti dotčených lodí.
 10. Uznáný subjekt musí mít nezbytné prostředky k hodnocení – s využitím kvalifikovaného personálu a v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze rezoluce IMO A.913(22) o hlavních směrech provádění Mezinárodního předpisu pro bezpečné řízení provozu (ISM) správními orgány –, uplatňování a udržování systému řízení bezpečnosti jak na pobřeží, tak na palubě lodí, který má být uveden v osvědčení.
 11. Uznáný subjekt musí umožnit zástupcům správního orgánu a dalších dotčených stran účast na vývoji svých pravidel a postupů.
-

PŘÍLOHA II

Srovnávací tabulka

Směrnice 94/57/ES	Směrnice 2009/15/ES	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm.a)
Čl. 2 písm. b)	Čl. 2 písm. b)	—
Čl. 2 písm. c)	Čl. 2 písm. c)	—
Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. b)
Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. c)
—	Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. d)
Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. e)
Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. f)
Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. g)
Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. k)	Čl. 2 písm. i)
—	Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. h)
Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. l)	—
Čl. 2 písm. k)	—	Čl. 2 písm. j)
Článek 3	Článek 3	—
Čl. 4 odst. 1 první věta	—	Čl. 3 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhá věta	—	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 1 třetí věta	—	—
Čl. 4 odst. 1 čtvrtá věta	—	Čl. 4 odst. 1
—	—	Čl. 3 odst. 3
—	—	Čl. 4 odst. 2 až 4
—	—	Článek 5
—	—	Článek 6
—	—	Článek 7
Čl. 5 odst. 1	Čl. 4 odst. 1	—
Čl. 5 odst. 3	Čl. 4 odst. 2	—
Čl. 6 odst. 1, 2, 3 a 4	Čl. 5 odst. 1 až 4	—
Čl. 6 odst. 5	—	—
Článek 7	Článek 6	Článek 12
Čl. 8 odst. 1 první odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. a)	—
Čl. 8 odst. 1 druhá odrážka	—	Čl. 13 odst. 1
Čl. 8 odst. 1 třetí odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. b)	—
—	Čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 2	Čl. 7 odst. 2	—
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	—	Čl. 13 odst. 2

Směrnice 94/57/ES	Směrnice 2009/15/ES	Toto nařízení
Čl. 9 odst. 1	—	—
Čl. 9 odst. 2	—	—
Čl. 10 odst. 1 návětí	Článek 8	—
Čl. 10 odst. 1 písm. a) až c), odst. 2 až 4	—	—
Čl. 11 odst. 1 a 2	Čl. 9 odst. 1 a 2	—
Čl. 11 odst. 3 a 4	—	Čl. 8 odst. 1 a 2
Článek 12	Článek 10	—
Článek 13	—	—
Článek 14	Článek 11 odst. 1 a 2	—
—	Čl. 11 odst. 3	—
—	Článek 12	—
—	—	Článek 9
Čl. 15 odst. 1	—	—
—	—	Čl. 10 odst. 1 a 2
Čl. 15 odst. 2	—	Čl. 10 odst. 3
Čl. 15 odst. 3	—	Čl. 10 odst. 4
Čl. 15 odst. 4	—	Čl. 10 odst. 5
Čl. 15 odst. 5	—	Čl. 10 odst. 6 první, druhý, třetí a pátý pododstavec
—	—	Čl. 10 odst. 6 čtvrtý pododstavec
Článek 16	Článek 13	—
Článek 17	Článek 16	—
—	Článek 14	—
—	Článek 15	—
—	—	Článek 11
—	—	Článek 14
—	—	Článek 15
—	—	Článek 16
—	—	Článek 17
—	—	Článek 18
—	—	Článek 19
Příloha	—	Příloha I
—	Příloha I	—
—	Příloha II	Příloha II

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 392/2009

ze dne 23. dubna 2009

o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod

(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) V rámci společné dopravní politiky je třeba přijmout další opatření, aby se zvýšila bezpečnost námořní dopravy. Uvedená opatření by měla zahrnovat předpisy o odpovědnosti za škodu způsobenou cestujícím, protože je důležité zajistit vhodnou úroveň náhrady škody cestujícím, kteří se stali obětí nehody v námořní dopravě.
- (2) Protokol z roku 2002 k Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 byl přijat dne 1. listopadu 2002 pod záštitou Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“). Společenství a jeho členské státy se v současné době rozhodují o přistoupení k tomuto protokolu nebo o jeho ratifikaci. V každém případě by se jeho ustanovení převzatá tímto nařízením měla používat ve Společenství nejpozději ode dne 31. prosince 2012.
- (3) Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“) se vztahuje pouze na mezi-

národní dopravu. Na vnitřním trhu služeb námořní dopravy byl zrušen rozdíl mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a proto je vhodné zavést v rámci Společenství stejnou úroveň a povahu odpovědnosti ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě.

- (4) Pojištění požadované Athénskou úmluvou musí odpovídat finančním možnostem vlastníků lodí a pojištěn. Vlastníci lodí musí být schopni spravovat své pojištění ekonomicky přijatelným způsobem a zejména v případě malých lodních společností provozujících vnitrostátní dopravní služby je nutné přihlídnout k sezónní povaze jejich činnosti. Pojištění podle tohoto nařízení by tedy mělo být stanoveno s přihlédnutím k různým třídám lodí.
- (5) V případě smrti nebo zranění cestujícího je vhodné zavázat dopravce k zaplacení zálohy, jež nepředstavuje uznání odpovědnosti.
- (6) Náležité informace o právech přiznaných cestujícím by jim měly být poskytnuty před uskutečněním cesty, nebo není-li to možné, nejpozději při odjezdu.
- (7) Právní výbor IMO přijal dne 19. října 2006 výhradu a pokyny pro provádění Athénské úmluvy (dále jen „pokyny IMO“), aby tak řešil některé otázky v rámci Athénské úmluvy, zejména například škody v souvislosti s terorismem. V tomto smyslu lze pokyny IMO považovat za *lex specialis*.
- (8) Toto nařízení přebírá části pokynů IMO a činí je závaznými. Proto je třeba v dotyčných ustanoveních pokynů IMO zejména vykládat slova „měl by být“ jako „je / musí být“.
- (9) Ustanovení Athénské úmluvy (příloha I) a pokynů IMO (příloha II) by měla být obdobně chápána v kontextu právních předpisů Společenství.

⁽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. 562), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 190 E, 29.7.2008, s. 17), 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).

- (10) Režim odpovědnosti stanovený tímto nařízením by měl být postupně rozšířen na další třídy lodí, jak je uvedeno v článku 4 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě⁽¹⁾. Mělo by se přihlédnout k dopadům na jízdné a schopnosti trhu získat přijatelné pojistné krytí ve výši požadované s ohledem na politiku posilování práv cestujících a na sezónní povahu některé dopravy.
- (11) Zálžitosti upravené články 17 a 17a Athénské úmluvy spadají do výlučné pravomoci Společenství, pokud se tyto články dotýkají pravidel stanovených nařízením Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech⁽²⁾. V tomto rozsahu se uvedená dvě ustanovení stanou po přistoupení Společenství k Athénské úmluvě součástí právního řádu Společenství.
- (12) Pro účely tohoto nařízení by slova „nebo je registrována v členském státě“ měla být vykládána v tom smyslu, že stát vlajky pro účely dočasného zrušení registrace v případě pronájmu lodě bez posádky („bareboat charter-out“) musí být buď členským státem, nebo smluvní stranou Athénské úmluvy. Členské státy a Komise by měly podniknout nezbytné kroky za účelem vyzvání IMO k vypracování pokynů týkajících se zásad dočasného zrušení registrace v případě pronájmu lodě bez posádky („bareboat charter-out“).
- (13) Pro účely tohoto nařízení by se „vybavením umožňujícím pohyb“ neměla rozumět zavazadla ani vozidla ve smyslu článku 8 Athénské úmluvy.
- (14) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení 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⁽³⁾.
- (15) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změně tohoto nařízení za účelem začlenění pozdějších změn mezinárodní úmluvy a souvisejících protokolů, kodexů a rezolucí. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (16) Při přípravě a vypracování zprávy o pokroku při uplatňování pravidel stanovených v tomto nařízení by měla být Komisi nápomocna Evropská agentura pro námořní bezpečnost, zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽⁴⁾.
- (17) Vnitrostátní orgány, zejména přístavní správa, hrají stěžejní a životně důležitou úlohu při zjišťování a řízení různých rizik pro námořní bezpečnost.
- (18) Členské státy se v Prohlášení o námořní bezpečnosti ze dne 9. října 2008 zavázaly, že vyjádří do 1. ledna 2012 svůj souhlas být vázány Mezinárodní úmluvou o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996. Členské státy mohou využít možnosti stanovené v čl. 15 odst. 3a uvedené úmluvy k úpravě systému omezení odpovědnosti ve vztahu k cestujícím prostřednictvím zvláštních ustanovení na základě tohoto nařízení.
- (19) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vytvoření jednotného souboru předpisů upravujících práva dopravců a cestujících po moři v případě nehod, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodů rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

1. Tímto nařízením se stanoví režim Společenství týkající se odpovědnosti a pojištění za přepravu osob po moři podle příslušných ustanovení:

- a) Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“), obsažených v příloze I, a
- b) výhrady a pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy přijatých právním výborem IMO dne 19. října 2006 (dále jen „pokyny IMO“), obsažených v příloze II.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Dále toto nařízení rozšiřuje působnost těchto ustanovení na přepravu cestujících po moři uvnitř jednoho členského státu na palubě lodí tříd A a B podle článku 4 směrnice 98/18/ES a stanoví některé dodatečné požadavky.

3. Komise do 30. června 2013 případně předloží legislativní návrh týkající se mimo jiné rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na lodě tříd C a D podle článku 4 směrnice 98/18/ES.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na jakoukoli mezinárodní přepravu ve smyslu čl. 1 bodu 9 Athénské úmluvy a na přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na palubě lodí tříd A a B podle článku 4 směrnice 98/18/ES, pokud

- a) loď pluje pod vlajkou členského státu nebo je registrována v členském státě;
- b) smlouva o přepravě byla uzavřena v členském státě nebo
- c) místo odjezdu nebo místo určení uvedené ve smlouvě o přepravě se nachází v členském státě.

Členské státy mohou uplatňovat toto nařízení na veškerou přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu.

Článek 3

Odpovědnost a pojištění

1. Odpovědnost za škodu způsobenou cestujícím, jejich zavazadlům a jejich vozidlům a pravidla pojištění nebo jiné finanční záruky se řídí tímto nařízením, články 1 a 1a, čl. 2 odst. 2, články 3 až 16 a články 18, 20 a 21 Athénské úmluvy uvedené v příloze I a ustanoveními pokynů IMO uvedenými v příloze II.

2. Pokyny IMO obsažené v příloze II jsou závazné.

Článek 4

Odškodnění v souvislosti s vybavením umožňujícím pohyb nebo jiným zvláštním vybavením

V případě ztráty nebo poškození vybavení umožňujícího pohyb nebo jiného zvláštního vybavení, které využívá cestující se sníženou pohyblivostí, se odpovědnost dopravce řídí čl. 3 odst. 3 Athénské úmluvy. Náhrada odpovídá reprodukční hodnotě daného vybavení nebo případně nákladům na opravu.

Článek 5

Celkové omezení odpovědnosti

1. Toto nařízení nemění práva ani povinnosti dopravce nebo provádějího dopravce podle vnitrostátních právních předpisů, kterými se provádí Mezinárodní úmluva o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996, včetně jejich jakýchkoliv budoucích změn.

Neexistují-li použitelné vnitrostátní právní předpisy, řídí se odpovědnost dopravce nebo provádějího dopravce pouze článkem 3 tohoto nařízení.

2. Pokud jde o nároky na odškodnění v případě smrti nebo zranění cestujícího v důsledku některého z rizik uvedených v bodě 2.2 pokynů IMO, může dopravce a provádějího dopravce omezit svou odpovědnost v souladu s předpisy uvedenými v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 6

Záloha

1. Způsobí-li nehoda lodi smrt nebo zranění cestujícího, poskytne dopravce, který skutečně prováděl celou přepravu nebo její část, během níž došlo k nehodě lodi, zálohu ve výši dostačující k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené utrpěné újme ve lhůtě patnácti dnů od určení osoby s nárokem na náhradu škody. V případě smrti cestujícího činí výše této zálohy nejméně 21 000 EUR.

Toto ustanovení se použije i v případě, že je dopravce usazen ve Společenství.

2. Záloha nepředstavuje uznání odpovědnosti a může být započtena vůči jakékoli další částce vyplacené na základě tohoto nařízení. Je nevratná, s výjimkou případů stanovených v čl. 3 odst. 1 a článku 6 Athénské úmluvy a v dodatku A k pokynům IMO nebo v případě, že osoba, která zálohu obdržela, není osobou s nárokem na náhradu škody.

Článek 7

Informace pro cestující

Aniž jsou dotčeny povinnosti provozovatelů souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy stanovené směrnicí Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy⁽¹⁾, zajistí dopravce nebo provádějího dopravce, aby byly cestujícím poskytnuty náležité a srozumitelné informace o jejich právech podle toho nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59.

Pokud byla přepravní smlouva uzavřena v členském státě, musí být tyto informace poskytnuty ve všech prodejních místech, i pokud se jedná o prodej po telefonu či prostřednictvím internetu. Nachází-li se místo odjezdu v členském státě, musí být tyto informace poskytnuty před odjezdem. V ostatních případech musí být poskytnuty nejpozději při odjezdu. V rozsahu, v němž dopravce poskytl informace podle tohoto článku, není provádějící dopravce povinen podávat hlášení, a naopak. Tyto informace se poskytují nejvhodnější formou.

Ke splnění informační povinnosti podle tohoto článku musí dopravce a provádějící dopravce poskytnout cestujícím alespoň informace uvedené v souhrnu ustanovení tohoto nařízení vypracovaném Komisí a zveřejněném.

Článek 8

Zpráva

Do tří let ode dne použitelnosti tohoto nařízení vypracuje Komise zprávu o uplatňování tohoto nařízení, která mimo jiné vezme v úvahu hospodářský vývoj a vývoj na mezinárodních fórech.

Tato zpráva může být prováděna návrhem na změnu tohoto nařízení nebo návrhem, který by mělo Společenství přednést na příslušných mezinárodních fórech.

Článek 9

Změny

1. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se začlenění změn do omezení stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 Athénské úmluvy s cílem zohlednit rozhodnutí přijatá podle článku 23 uvedené úmluvy a odpovídajících aktualizací přílohy I tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení.

S přihlédnutím k dopadům na jízdné a ke schopnosti trhu získat přijatelné pojistné krytí ve výši požadované s ohledem na politiku posilování práv cestujících a na sezónní povahu některé dopravy přijme Komise na základě vhodného posouzení dopadu do 31. prosince 2016 opatření týkající se omezení stanovených v příloze I pro lodě třídy B podle článku 4 směr-

nice 98/18/ES. Toto opatření, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímá regulativním postupem s kontrolou podle čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení.

2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se začlenění změn do ustanovení pokynů IMO obsažených v příloze II, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 10 odst. 2.

Článek 10

Postup 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⁽¹⁾.

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.

Článek 11

Přechodná ustanovení

1. Pokud jde o přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na lodích třídy A podle článku 4 směrnice 98/18/ES, mohou se členské státy rozhodnout odložit používání tohoto nařízení do čtyř let po dni jeho použitelnosti.

2. Pokud jde o přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na lodích třídy B podle článku 4 směrnice 98/18/ES, mohou se členské státy rozhodnout odložit používání tohoto nařízení do 31. prosince 2018.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne vstupu Athénské úmluvy v platnost pro Společenství a nejpozději ode dne 31. prosince 2012.

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

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

PŘÍLOHA I

USTANOVENÍ ATHÉNSKÉ ÚMLUVY O PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH A JEJICH ZAVAZADEL PO MOŘI
VÝZNAMNÁ PRO ÚČELY UPLATŇOVÁNÍ TOHOTO NAŘÍZENÍ(Konsolidované znění Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974
a protokolu k této úmluvě z roku 2002)

Článek 1

Definice

Pro účely této úmluvy mají následující pojmy tento význam:

- 1) a) „dopravcem“ se rozumí osoba, která uzavřela smlouvu o přepravě nebo jejímž jménem je taková smlouva uzavřena, bez ohledu na to, zda přepravu skutečně provádí tato osoba nebo provádějící dopravce;
 - b) „provádějícím dopravcem“ se rozumí osoba jiná než dopravce, která je vlastníkem, nájemcem nebo provozovatelem lodi a která skutečně provádí celou přepravu nebo její část, a
 - c) „dopravcem, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část,“ se rozumí provádějící dopravce nebo dopravce, pokud skutečně tuto přepravu provádí;
- 2) „smlouvou o přepravě“ se rozumí smlouva uzavřená dopravcem nebo jeho jménem, jejímž předmětem je přeprava osoby anebo osoby a jejich zavazadel;
- 3) „lodí“ se rozumí pouze námořní plavidlo, s výjimkou vznášedel na vzduchovém polštáři;
- 4) „cestujícím“ se rozumí osoba přepravovaná na lodi
 - a) podle smlouvy o přepravě nebo
 - b) která se souhlasem dopravce doprovází vozidlo nebo živá zvířata, na které se vztahuje smlouva o přepravě zboží, jež se touto úmluvou neřídí;
- 5) „zavazadlem“ se rozumí jakýkoli předmět nebo vozidlo přepravované dopravcem podle smlouvy o přepravě, vyjma:
 - a) předměty a vozidla přepravované podle smlouvy o nájmu lodi, konosamentu nebo jiné smlouvy, jejichž hlavním předmětem je přeprava zboží, a
 - b) živá zvířata;
- 6) „příručními zavazadly“ se rozumějí zavazadla, která má cestující ve své kajutě nebo jsou jinak v jeho držení či péči nebo pod jeho dohledem. S výjimkou použití bodu 8 tohoto článku a článku 8 zahrnují příruční zavazadla ta zavazadla, která má cestující ve svém vozidle nebo na něm;
- 7) „ztráta nebo poškození zavazadel“ zahrnuje finanční ztrátu v důsledku nedodání zavazadel cestujícímu v přiměřené době po příjezdu lodi, na níž byla zavazadla přepravována nebo měla být přepravována, ale nezahrnuje zpoždění způsobené pracovními spory;
- 8) „přeprava“ zahrnuje tato období:
 - a) vzhledem k cestujícímu a jeho příručním zavazadlům, dobu, během níž je cestující nebo jeho příruční zavazadla na palubě lodi, nebo dobu průběhu jeho nalodění nebo vylodění, a dobu, během níž je cestující a jeho příruční zavazadla přepravováni po vodě z pevniny na loď a naopak, pokud jsou náklady na tuto přepravu zahrnuty do jízdného nebo pokud bylo plavidlo použito k tomuto účelu pomocné přepravy poskytnuto cestujícímu dopravcem. Vzhledem k cestujícímu však přeprava nezahrnuje dobu, během které se cestující nachází v přístavním terminálu nebo v přístavní stanici, na molu nebo v jakémkoli jiném přístavním zařízení;

- b) vzhledem k příručním zavazadlům: také dobu, během které se cestující nachází v přístavním terminálu, v přístavní stanici, na molu nebo v jakémkoli jiném přístavním zařízení, jestliže tato zavazadla byla převzata dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem a nebyla předána zpět cestujícímu;
- c) vzhledem k zavazadlům jiným než příručním: dobu od okamžiku jejich převzetí dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem na pobřeží nebo na palubě do okamžiku jejich zpětného předání dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem;
- 9) „mezinárodní přepravou“ se rozumí přeprava, při které se místo odjezdu a místo určení podle smlouvy o přepravě nacházejí ve dvou různých státech, nebo ve stejném státě, pokud se podle smlouvy o přepravě nebo plánované cestovní trasy přeprava uskutečňuje přes tranzitní přístav nacházející se v jiném státě;
- 10) „Organizací“ se rozumí Mezinárodní námořní organizace;
- 11) „generálním tajemníkem“ se rozumí generální tajemník Organizace.

Článek 1a

Příloha

Příloha této úmluvy je její nedílnou součástí.

Článek 2

Použití

1. [...] (*)
2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku se tato úmluva nepoužije, jestliže přeprava podléhá podle jiných mezinárodních úmluv o přepravě cestujících nebo zavazadel jinými způsoby přepravy režimu občanskoprávní odpovědnosti podle ustanovení dotyčné úmluvy, pokud jsou příslušná ustanovení pro přepravu po moři závazná.

Článek 3

Odpovědnost dopravce

1. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou smrtí nebo zraněním cestujících způsobeným nehodou lodi do výše 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě, pokud neprokáže, že nehoda
 - a) nastala v důsledku válečného činu, nepřátelského činu, občanské války, povstání nebo přírodního jevu výjimečné, nevyhnutelné a neodvratitelné povahy nebo
 - b) byla zcela způsobena jednáním nebo opomenutím třetí osoby s úmyslem způsobit nehodu.Pokud škoda přesahuje výše uvedené omezení, a v míře, ve které ho přesahuje, je dopravce dále odpovědný, pokud neprokáže, že k nehodě, při které škoda vznikla, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti.
2. Za škodu v důsledku smrti nebo zranění cestujících, jež nebyly způsobeny nehodou lodi, dopravce odpovídá v případě, že vznikla jeho zaviněním nebo nedbalostí. Důkazní povinnost týkající se zavinění nebo nedbalosti má osoba uplatňující nárok.
3. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty nebo poškození příručních zavazadel, pokud k nehodě, která škodu způsobila, došlo jeho zaviněním nebo nedbalostí. V případě škod v důsledku nehody lodi se zavinění nebo nedbalost dopravce předpokládá.
4. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty nebo poškození zavazadel jiných než příručních, pokud neprokáže, že k nehodě, která škodu způsobila, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti.
5. Pro účely tohoto článku se rozumí:
 - a) „nehodou lodi“ ztroskotání, potopení, srážka lodi nebo její najetí na mělčinu, výbuch nebo požár na lodi nebo porucha lodi;
 - b) „zaviněním nebo nedbalostí dopravce“ také zavinění nebo nedbalost osob, které pracují pro dopravce a jednají v rámci svých pracovních povinností;

(*) Neuvádí se.

c) „poruchou lodí“ jakákoli závada, porucha nebo nesplnění příslušných bezpečnostních předpisů vzhledem k jakékoli části lodi nebo jejího vybavení, pokud je používáno k úniku, evakuaci, nalodění nebo vylození cestujících, nebo pokud je používáno k pohonu, řízení, pro bezpečnost plavby, uvazování, kotvení, příplutí k nábřeží nebo kotvišti nebo k odplutí od nábřeží nebo kotviště nebo ke zjišťování škod po zaplavení lodi, anebo při spouštění záchranných prostředků, a

d) „škodou“ škoda, která nezahrnuje odškodnění represivní nebo exemplární povahy.

6. Odpovědnost dopravce podle tohoto článku se vztahuje pouze na škody v důsledku nehod, k nimž došlo během přepravy. Skutečnost, že k nehodě, při které vznikla škoda, došlo během přepravy, a rozsah škody prokazuje osoba uplatňující nárok.

7. Touto úmluvou nejsou dotčena práva dopravce na postih třetí osoby nebo na uplatnění námítky spoluzavinění z nedbalosti podle článku 6 této úmluvy. Tímto článkem nejsou dotčena práva na omezení odpovědnosti podle článků 7 nebo 8 této úmluvy.

8. Domněnka zavinění nebo nedbalosti určité strany nebo její důkazní povinnost nebrání tomu, aby se přihlédlo k důkazu v její prospěch.

Článek 4

Provádějící dopravce

1. Dopravce odpovídá za celou přepravu podle této úmluvy i v případě, že provedení přepravy nebo její části svěřil provádějícímu dopravci. Kromě toho se tato úmluva vztahuje na část přepravy uskutečněnou provádějícím dopravcem a ten se jí může v této souvislosti rovněž dovolávat.

2. Dopravce odpovídá v souvislosti s přepravou, kterou provádí provádějící dopravce, za jednání a opomenutí provádějícího dopravce, osob, které pro něj pracují, a jeho zástupců jednajících v rámci svých pracovních povinností.

3. Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tato úmluva neukládá, nebo se vzdává práv, která mu tato úmluva zaručuje, se týká provádějícího dopravce pouze tehdy, dal-li k tomu výslovný písemný souhlas.

4. V případě, že jsou odpovědni dopravce i provádějící dopravce, a v rozsahu jejich sdílené odpovědnosti je jejich odpovědnost společná a nerozdílná.

5. Práva dopravce a provádějícího dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 4a

Povinné pojištění

1. Jsou-li cestující přepravováni na palubě lodi registrované ve státě, jenž je stranou této úmluvy, a schválené pro přepravu více než dvanácti cestujících a použije-li se tato úmluva, musí mít každý dopravce, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část, sjednáno pojištění nebo jinou finanční záruku, například záruku banky nebo obdobné finanční instituce, ke krytí odpovědnosti podle této úmluvy v případě smrti nebo zranění cestujících. Omezení povinného pojištění nebo jiné finanční záruky nesmí být nižší než 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě.

2. Poté, co příslušný orgán státu, jenž je stranou této úmluvy, ověří, že požadavky odstavce 1 jsou splněny, se každé lodi vydá osvědčení prokazující, že pojištění nebo jiná finanční záruka platí v souladu s touto úmluvou. Pro loď registrovanou ve státě, jenž je stranou této úmluvy, takové osvědčení vydá nebo potvrdí příslušný orgán státu, v němž je loď registrována; pro loď, která není registrována v takovém státě, může takové osvědčení vydat nebo potvrdit příslušný orgán kteréhokoliv státu, jenž je stranou této úmluvy. Toto osvědčení musí odpovídat vzoru uvedenému v příloze této úmluvy a musí obsahovat tyto údaje:

a) název lodi, volací znak a rejstříkový přístav;

- b) jméno a hlavní sídlo hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část;
- c) identifikační číslo lodi podle IMO;
- d) typ a dobu platnosti záruky;
- e) jméno a hlavní sídlo pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku a případně sídlo hospodářské činnosti, kde je pojištění nebo jiná finanční záruka sjednána, a
- f) dobu platnosti osvědčení, která nesmí být delší než doba platnosti pojištění nebo jiné finanční záruky.
3. a) Stát, jenž je stranou této úmluvy, může zmocnit jím uznanou instituci nebo organizaci k vydávání těchto osvědčení. Tato instituce nebo organizace informuje dotyčný stát o každém vydaném osvědčení. Ve všech případech dotyčný stát plně ručí za úplnost a správnost takto vydaných osvědčení a zajistí veškeré nezbytné náležitosti ke splnění tohoto požadavku.
- b) Stát, jenž je stranou této úmluvy, informuje generálního tajemníka
- i) o konkrétní působnosti a podmínkách zmocnění jím uznané instituce nebo organizace,
 - ii) o zrušení takového zmocnění a
 - iii) o dni vstupu tohoto zmocnění v platnost nebo jeho zrušení.
- Zmocnění nabývá účinku nejdříve tři měsíce poté, co bylo generálnímu tajemníkovi podáno příslušné oznámení.
- c) Instituce nebo organizace zmocněná k vydávání osvědčení podle tohoto odstavce musí být oprávněna přinejmenším ke zrušení těchto osvědčení, pokud nejsou dodržovány podmínky, za kterých bylo vydáno. Ve všech případech musí oprávněná instituce nebo organizace takové zrušení oznámit státu, jehož jménem bylo osvědčení vydáno.
4. Osvědčení se vyhotovují v úředním jazyce nebo jazycích vydávajícího státu. Není-li použitým jazykem angličtina, francouzština nebo španělština, musí text zahrnovat překlad do jednoho z těchto jazyků; úřední jazyk daného státu může být vynechán, pokud tento stát tak rozhodne.
5. Osvědčení se uchovává na palubě lodi a jeho kopie se uloží u orgánů, které vedou záznamy o registraci lodí, nebo není-li loď registrována ve státě, jenž je stranou této úmluvy, u orgánu státu, který osvědčení vydal nebo potvrdil.
6. Pojištění nebo jiná finanční záruka nespĺňuje požadavky tohoto článku, pokud může být ukončena z důvodů jiných, než je skončení doby platnosti pojištění nebo záruky uvedené v osvědčení, před uplynutím tří měsíců ode dne oznámení jejího ukončení orgánům uvedeným v odstavci 5, pokud nebylo osvědčení v uvedené lhůtě těmto orgánům odevzdáno nebo nebylo vydáno nové osvědčení. Výše uvedená ustanovení se obdobně použijí pro všechny změny, jež mají za následek, že pojištění nebo jiná finanční záruka již nespĺňuje požadavky tohoto článku.
7. S výhradou tohoto článku stanoví podmínky vydání a platnosti osvědčení stát registrace lodí.

8. Nic v této úmluvě nesmí být vykládáno tak, aby to státu, jenž je stranou této úmluvy, bránilo spoléhat se na informace získané od jiných států nebo od Organizace nebo jiných mezinárodních organizací, pokud jde o finanční situaci poskytovatelů pojištění nebo jiné finanční záruky pro účely této úmluvy. V takových případech není stát, jenž je stranou této úmluvy, spoléhající se na takové informace zbaven odpovědnosti, již má jako stát, který osvědčení vydal.

9. Osvědčení vydaná nebo potvrzená jménem státu, jež je stranou této úmluvy, ostatní státy, jež jsou stranami této úmluvy, pro účely této úmluvy přijímají a považují za osvědčení stejného účinku jako osvědčení vydaná nebo potvrzená jimi samými, a to i pro lodě neregistrované v takovém státě. Stát, jež je stranou této úmluvy, si může kdykoli vyžádat konzultaci se státem, který osvědčení vydal nebo potvrdil, pokud se domnívá, že pojistitel nebo ručitel uvedený v osvědčení o pojištění není finančně schopen splnit závazky, které ukládá tato úmluva.

10. Jakýkoli nárok na náhradu škody kryté pojištěním nebo jinou finanční zárukou podle tohoto článku může být vznesen přímo vůči pojistiteli nebo jiné osobě poskytující finanční záruku. V takovém případě se částka stanovená v odstavci 1 použije jako omezení odpovědnosti pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku, a to i v případech, ve kterých není dopravce nebo provádějící dopravce oprávněn k omezení odpovědnosti. Žalovaný může dále uplatňovat námitky (jiné než konkurz nebo likvidaci), k jakým by byl oprávněn dopravce uvedený v odstavci 1 v souladu s touto úmluvou. Dále může žalovaný uplatnit námitku, že škoda vznikla v důsledku úmyslného nesprávného jednání pojištěnce, ale nesmí podat žádnou jinou námitku, k jejímuž vznesení by mohl být oprávněn v řízení zahájeném pojištěncem proti žalovanému. Žalovaný má v každém případě právo požadovat, aby byli dopravce a provádějící dopravce účastníky řízení.

11. Veškeré částky poskytnuté z pojištění nebo z jiné finanční záruky zdůvodněné v souladu s odstavcem 1 musí být vyplaceny výhradně k plnění nároků podle této úmluvy a veškeré výplaty těchto částek se započítávají vůči odpovědnosti vyplývající z této úmluvy.

12. Stát, jež je stranou této úmluvy, nepovolí provoz lodi plující pod jeho vlajkou, na kterou se tento článek vztahuje, dokud pro ni nebylo vydáno osvědčení podle odstavce 2 nebo 15.

13. S výhradou tohoto článku zajistí každý stát, jež je stranou této úmluvy, v rámci svého vnitrostátního práva platnost pojištění nebo jiné finanční záruky v rozsahu uvedeném v odstavci 1 pro každou loď schválenou k přepravě více než dvanácti cestujícími bez ohledu na to, kde byla registrována, která vplouvá do přístavu na jeho území nebo ho opouští, pokud se na ni vztahuje tato úmluva.

14. Bez ohledu na odstavce 5 může stát, jež je stranou této úmluvy, oznámit generálnímu tajemníkovi, že pro účely odstavce 13 nemusí lodě při vplutí do přístavu nebo při jeho opuštění mít na palubě nebo předložit osvědčení požadované podle odstavce 2 za předpokladu, že stát, jež je stranou této úmluvy a který osvědčení vydal, oznámil generálnímu tajemníkovi, že vede záznamy o osvědčení v elektronické podobě přístupné všem státům, jež jsou stranami této úmluvy, a potvrzující existenci osvědčení a umožňující takovým státům plnit jejich závazky podle odstavce 13.

15. Pokud loď vlastněná státem, jež je stranou této úmluvy, nemá pojištění ani jinou finanční záruku, nepoužijí se na ni příslušná ustanovení tohoto článku, ale musí mít na palubě osvědčení vydané příslušným orgánem státu registrace, které prokazuje, že loď je vlastněna dotyčným státem a odpovědnost za loď je kryta do výše stanovené v odstavci 1. Takové osvědčení musí co nejbližší odpovídat vzoru stanovenému v odstavci 2.

Článek 5

Cennosti

Doprovce není odpovědný za ztrátu nebo poškození peněz, obchodovatelných cenných papírů, zlata, stříbra, klenotů, ozdobných předmětů, uměleckých předmětů nebo jiných cenností, ledaže byly uloženy u dopravce za účelem jejich úschovy; v takovém případě je dopravce odpovědný až do výše omezení stanoveného v čl. 8 odst. 3, pokud není dohodnuto vyšší omezení v souladu s čl. 10 odst. 1.

Článek 6

Spoluzavinění

Jestliže dopravce prokáže, že smrt nebo zranění cestujícího nebo ztráta či poškození jeho zavazadel bylo způsobeno zcela nebo zčásti zaviněním nebo nedbalostí cestujícího, může soud v daném případě dopravce zcela či částečně zprostit odpovědnosti v souladu s pravidly práva dotyčného soudu.

Článek 7

Omezení odpovědnosti za smrt a zranění

1. Odpovědnost dopravce za smrt nebo zranění cestujícího podle článku 3 nesmí v žádném případě přesáhnout 400 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě. V případech, kdy je v souladu s právem příslušného soudu uloženo vyplácet odškodnění formou pravidelných plateb, nesmí ekvivalentní jistinná hodnota těchto plateb přesáhnout uvedené omezení.

2. Stát, jenž je stranou této úmluvy, může zvláštními pravidly vnitrostátního práva upravit omezení odpovědnosti stanovené v odstavci 1 za předpokladu, že případné vnitrostátní omezení odpovědnosti není nižší, než je stanoveno v odstavci 1. Stát, jenž využije možnost stanovenou v tomto odstavci, informuje generálního tajemníka o přijatém omezení odpovědnosti nebo o skutečnosti, že žádné takové omezení nebylo přijato.

Článek 8

Omezení odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zavazadel a vozidel

1. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození příručních zavazadel v žádném případě nepřesáhne 2 250 zúčtovacích jednotek na cestujícího a přepravu.

2. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození vozidla včetně všech zavazadel přepravovaných v daném vozidle nebo na něm v žádném případě nepřesáhne 12 700 zúčtovacích jednotek na vozidlo a na přepravu.

3. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel jiných než uvedených v odstavcích 1 a 2 v žádném případě nepřesáhne 3 375 zúčtovacích jednotek na cestujícího a přepravu.

4. Dopravce a cestující se mohou dohodnout na tom, že odpovědnost dopravce bude podléhat spoluúčasti cestujícího nepřesahující 330 zúčtovacích jednotek v případě poškození vozidla a 149 zúčtovacích jednotek na cestujícího v případě ztráty nebo poškození jiných zavazadel, a uvedená částka bude odečtena od ztráty nebo škody.

Článek 9

Zúčtovací jednotky a přepočítání

1. Zúčtovací jednotky uvedené v této úmluvě představují zvláštní práva čerpání stanovená Mezinárodním měnovým fondem. Částky uvedené v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 se přepočítávají na národní měnu státu, v němž působí soud, kterému pojistná událost přísluší, a to na základě hodnoty této měny vzhledem ke zvláštním právním čerpání ke dni soudního rozhodnutí nebo ke dni, na kterém se strany dohodly. Hodnota národní měny státu, jenž je stranou této úmluvy a členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se stanoví v souladu s metodou přepočtu používanou Mezinárodním měnovým fondem k dotyčnému datu pro jeho vlastní operace a transakce. Hodnota národní měny státu, jenž je stranou této úmluvy a není členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se vypočítá způsobem určeným dotyčným státem.

2. Stát, který není členem Mezinárodního měnového fondu a jehož právo neumožňuje použití odstavce 1, však může při ratifikaci, přijetí či schválení této úmluvy nebo přistoupení k ní anebo kdykoli později prohlásit, že zúčtovací jednotka uvedená v odstavci 1 se rovná 15 zlatým frankům. Zlatý frank uvedený v tomto odstavci odpovídá šedesáti pěti a půl miligramům zlata ryzosti devět set tisícín. Zlaté franky se na národní měnu přepočítávají v souladu s právem daného státu.

3. Výpočet uvedený v poslední větě odstavce 1 a přepočítání uvedený v odstavci 2 se uskuteční takovým způsobem, aby byla v národních měnách států, jež jsou stranami této úmluvy, vyjádřena pokud možno stejná reálná hodnota částek uvedených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8, jaká by vyplynula použitím prvních tří vět odstavce 1. Státy informují generálního tajemníka o způsobu přepočtu podle odstavce 1 nebo o výsledku přepočtu podle odstavce 2 při uložení příslušné ratifikační listiny či listiny o přijetí, schválení či přistoupení k této úmluvě, a kdykoli dojde ke změně způsobu nebo výsledku přepočtu.

Článek 10

Doplňující ustanovení o omezení odpovědnosti

1. Dopravce a cestující se mohou výslovně a písemně dohodnout na vyšším omezení odpovědnosti, než jaké je stanoveno v člancích 7 a 8.
2. Do omezení odpovědnosti stanoveného v člancích 7 a 8 nesmějí být zahrnuty úroky a právní výlohy.

Článek 11

Námítky a omezení odpovědnosti pro osoby, které pracují pro dopravce

Jestliže je proti osobě, která pracuje pro dopravce, nebo proti zástupci dopravce nebo provádějícího dopravce vznesena žaloba ve věci náhrady škody, na kterou se vztahuje tato úmluva, je uvedená osoba, prokáže-li se, že jednala v rámci svých pracovních povinností, oprávněna uplatnit námítky a omezení odpovědnosti, kterých se podle této úmluvy může dovolávat dopravce nebo provádějící dopravce.

Článek 12

Kumulace nároků

1. V případech, ve kterých jsou účinná omezení odpovědnosti stanovená v člancích 7 a 8, se tato omezení vztahují na celkové částky vymahatelné ke splnění všech nároků vzniklých v důsledku smrti nebo zranění jakéhokoli cestujícího nebo ztráty či poškození jeho zavazadel.
2. Ve vztahu k přepravě uskutečněné provádějícím dopravcem nesmí celková částka vymahatelná od dopravce nebo provádějícího dopravce a od osob, které pro něj pracují, a jejich zástupců jednajících v rámci svých pracovních povinností přesáhnout nejvyšší částku, která by mohla být přiznána v řízení proti dopravci nebo provádějícímu dopravci podle této úmluvy, avšak žádná z těchto uvedených osob neodpovídá za částky přesahující omezení odpovědnosti pro ni použitelné.
3. V každém případě, kdy je osoba, která pracuje pro dopravce nebo provádějícího dopravce, nebo jeho zástupce oprávněn podle článku 11 této úmluvy využít pro sebe omezení odpovědnosti stanovené v člancích 7 a 8, nesmí celková částka vymahatelná od dopravce nebo provádějícího dopravce a od dotyčných osob, které pro něj pracují, nebo jeho zástupců přesáhnout uvedená omezení.

Článek 13

Ztráta práva na omezení odpovědnosti

1. Dopravce není oprávněn využít omezení odpovědnosti stanovené v člancích 7 a 8 a v čl. 10 odst. 1, jestliže se prokáže, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím s úmyslem takovouto škodu přivodit, anebo nedbalostí s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.
2. Osoba, která pracuje pro dopravce nebo provádějícího dopravce, nebo jeho zástupce není oprávněn využívat tato omezení odpovědnosti, jestliže se prokáže, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím s úmyslem takovou škodu přivodit, anebo nedbalostí s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.

Článek 14

Základ pro nároky

Žalobu o náhradu škody proti dopravci nebo provádějícímu dopravci v případě smrti nebo zranění cestujícího nebo v případě ztráty nebo poškození zavazadel lze podat pouze v souladu s touto úmluvou.

Článek 15

Oznámení ztráty nebo poškození zavazadel

1. Cestující musí podat dopravci nebo jeho zástupci písemné oznámení:
 - a) v případě zjevného poškození zavazadel,
 - i) pokud se jedná o příruční zavazadla, v době vylození cestujícího nebo před ním,
 - ii) pokud se jedná o ostatní zavazadla, v době jejich zpětného předání nebo před ním;

- b) v případě poškození zavazadel, které není zjevné, nebo v případě ztráty zavazadel do patnácti dnů ode dne vylození cestujícího nebo dne zpětného předání zavazadel nebo dne, kdy ke zpětnému předání zavazadel mělo dojít.
2. Pokud cestující nepostupuje v souladu s tímto článkem, má se za to, že zavazadla obdržel nepoškozená, pokud není prokázán opak.
3. Písemné oznámení není nutno podat, je-li stav zavazadel v době jejich předání podroben společné prohlídce nebo kontrole.

Článek 16

Promlčení práva na náhradu škody

1. Právo na náhradu škody v případě smrti nebo zranění cestujícího nebo ztráty nebo poškození zavazadel se promlčuje uplynutím dvou let.
2. Promlčecí doba začíná plynout
- a) v případě zranění ode dne vylození cestujícího;
- b) v případě smrti cestujícího, k níž došlo během přepravy, ode dne, kdy se měl cestující vyložit, a v případě zranění, k němuž došlo během přepravy a které vedlo ke smrti cestujícího po jeho vylození, ode dne smrti za předpokladu, že nastala nejvýše tři roky po dni vylození;
- c) v případě ztráty nebo poškození zavazadel ode dne vylození nebo ode dne, kdy mělo k vylození dojít, podle toho, co nastalo později.
3. Důvody pro stavení a přerušování promlčecí doby se řídí právem soudu, ke kterému je žaloba podána, avšak žaloba podle této úmluvy nesmí být podána po uplynutí jedné z těchto dob:
- a) doby pěti let počínající dnem vylození cestujícího nebo dnem, ve kterém k jeho vylození mělo dojít, podle toho, co nastalo později; nebo, jestliže uplyne dříve;
- b) doby tří let počínající dnem, kdy se osoba uplatňující nárok dozvěděla nebo se měla dozvědět o zranění, o ztrátě nebo o škodě způsobené danou nehodou.
4. Bez ohledu na odstavce 1, 2 a 3 tohoto článku může být promlčecí doba prodloužena prohlášením dopravce nebo dohodou stran po vzniku žalobního nároku. Takové prohlášení nebo dohoda musí mít písemnou podobu.

Článek 17

Soudní příslušnost (*)

Článek 17a

Uznání a vymáhání (*)

Článek 18

Neplatnost smluvních ustanovení

Jakékoli smluvní ustanovení uzavřené před tím, než došlo k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění cestujícího nebo ztrátu či poškození jeho zavazadel, jehož účelem je zbavit odpovědnosti jakékoli osoby odpovědné podle této úmluvy nebo stanovit nižší omezení odpovědnosti, než je stanoveno v této úmluvě, s výjimkou čl. 8 odst. 4, a jakékoli ustanovení zaměřené na přenesení důkazní povinnosti dopravce nebo provádějího dopravce nebo ustanovení omezující možnosti uvedené v čl. 17 odst. 1 a 2 je neplatné od počátku; tato neplatnost však neznamená neplatnost smlouvy o přepravě, na kterou se nadále vztahuje tato úmluva.

(*) Neuvádí se.

Článek 20

Jaderné škody

Podle této úmluvy nevzniká žádná odpovědnost za škody způsobené jadernými nehodami,

- a) je-li provozovatel jaderného zařízení odpovědný za takové škody buď podle Pařížské úmluvy ze dne 29. července 1960 o odpovědnosti vůči třetím stranám v oblasti jaderné energie ve znění dodatkového protokolu k ní ze dne 28. ledna 1964, nebo Vídeňské úmluvy ze dne 21. května 1963 o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody nebo jakékoli její změny nebo protokolu k ní, které jsou v platnosti, nebo
- b) je-li provozovatel jaderného zařízení odpovědný za takové škody na základě vnitrostátního práva upravujícího odpovědnost za takové škody, je-li toto právo ve všech ohledech tak příznivé pro osoby, které mohou utrpět škodu, jako Pařížská nebo Vídeňská úmluva nebo jejich změny nebo protokoly k nim, které jsou v platnosti.

Článek 21

Obchodní přeprava veřejnými orgány

Tato úmluva se vztahuje na obchodní přepravu uskutečňovanou státy nebo orgány veřejné moci na základě smlouvy o přepravě ve smyslu článku 1.

[Články 22 a 23 Protokolu z roku 2002 k Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974]

Článek 22

Revize a změny (*)

Článek 23

Změny omezení odpovědnosti

1. Aniž je dotčen článek 22, použije se zvláštní postup tohoto článku výhradně ke změně omezení odpovědnosti stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 úmluvy ve znění tohoto protokolu.
2. Na žádost nejméně poloviny, ale v žádném případě ne méně než šesti států, které jsou smluvní stranou tohoto protokolu, zašle generální tajemník všem členům Organizace a všem státům, které jsou smluvní stranou tohoto protokolu, jakýkoli návrh na změnu omezení odpovědnosti, včetně spoluúčasti, stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 úmluvy ve znění tohoto protokolu.
3. Veškeré změny navržené a rozeslané výše uvedeným způsobem se postupují právnímu výboru Organizace (dále jen „právní výbor“) k posouzení nejdříve za šest měsíců ode dne jejich rozeslání.
4. Všechny státy, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu, bez ohledu na to, zda jsou členy Organizace či nikoli, jsou oprávněny účastnit se jednání právního výboru při posuzování a přijímání změn.
5. Změny se přijímají dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících států, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu, v právním výboru rozšířeném podle odstavce 4 za podmínky, že v době hlasování je přítomna nejméně polovina států, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu.
6. Při jednání o návrzích změn omezení odpovědnosti zohledňuje právní výbor zkušenosti z nehod, a zejména rozsah škod při nich vzniklý, změny peněžních hodnot a vliv navržených změn na náklady pojištění.

(*) Neuvádí se.

7. a) Žádná změna omezení odpovědnosti nesmí být podle tohoto článku posuzována dříve než po uplynutí pěti let ode dne, kdy byl tento protokol otevřen k podpisu, a ne dříve než po uplynutí pěti let ode dne, kdy vstoupily v platnost předchozí změny podle tohoto článku.
- b) Žádné omezení odpovědnosti nesmí být zvýšeno tak, aby překročilo částku odpovídající omezení stanovenému v této úmluvě ve znění tohoto protokolu zvýšenému o šest procent ročně, vypočtenému na složeném základě ode dne, kdy byl tento protokol otevřen k podpisu.
- c) Žádné omezení odpovědnosti nesmí být zvýšeno tak, aby překročilo částku odpovídající omezení stanovenému v této úmluvě ve znění tohoto protokolu násobenou třemi.
8. Organizace oznámí všem státům, které jsou smluvní stranou úmluvy, každou změnu přijatou v souladu s odstavcem 5. Tato změna se považuje za přijatou po uplynutí osmnácti měsíců ode dne jejího oznámení, pokud v uvedeném období alespoň jedna čtvrtina států, které jsou smluvní stranou v době přijetí této změny, nesdělí generálnímu tajemníkovi, že ji nepřijímají; v takovém případě je tato změna zamítnuta a nemá žádný účinek.
9. Změna, které se považuje za přijatou podle odstavce 8, vstupuje v platnost za osmnáct měsíců po svém přijetí.
10. Všechny státy, které jsou smluvní stranou, jsou změnou vázány, pokud nevyovědí tento protokol podle čl. 21 odst. 1 a 2 nejméně šest měsíců před tím, než daná změna vstoupí v platnost. Tato vypovězení nabývají účinku dnem vstupu změny v platnost.
11. Jestliže byla určitá změna přijata, ale ještě neuplynulo osmnáctiměsíční období pro její vstup v platnost, je stát, který se stane stranou této úmluvy během tohoto období, touto změnou vázán, jakmile vstoupí v platnost. Stát, který se stane stranou této úmluvy po skončení tohoto období, je vázán změnami, které byly přijaty podle odstavce 8. V případech uvedených v tomto odstavci je stát změnou vázán ode dne, kdy vstoupí v platnost tato změna nebo kdy vstoupí pro daný stát v platnost tento protokol, pokud k tomu dojde později.
-

PŘÍLOHA K ATHÉNSKÉ ÚMLUVĚ

OSVĚDČENÍ O POJIŠTĚNÍ NEBO JINÉ FINANČNÍ ZÁRUCE VZHLEDEM K ODPOVĚDNOSTI ZA SMRT NEBO ZRANĚNÍ CESTUJÍCÍCH

Vydáno v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Název lodi	Volací znak	Identifikační číslo lodi podle IMO	Rejstříkový přístav	Jméno a úplná adresa hlavního sídla hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí přepravu

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď platí pojištění nebo jiná finanční záruka splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Typ záruky

Doba trvání záruky

Jméno a adresa pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů)

Jméno

Adresa

Toto osvědčení je platné do

Vydáno nebo ověřeno vládou

(úplné označení státu)

NEBO

Následující text by se měl použít, pokud stát, jenž je stranou této úmluvy, uplatňuje čl. 4a odst. 3:

Toto osvědčení se vydává na základě zmocnění vládou

(úplné označení státu) (název vydávající instituce nebo organizace)

V dne
(místo) (datum)

.....
(Podpis a funkce vydávajícího nebo potvrzujícího úředníka)

Vysvětlivky:

1. Na požádání může označení státu zahrnovat odkaz na příslušný orgán veřejné moci země, která osvědčení vydává.
2. Pokud je celková částka záruky opatřena z více zdrojů, je třeba uvést částku u každého z těchto zdrojů.
3. Pokud je záruka opatřena ve více formách, je třeba tyto formy vyjmenovat.
4. Položka „Doba trvání záruky“ musí stanovit datum, kterým tato záruka nabývá účinku.
5. Položka „adresa“ pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů) musí uvádět hlavní sídlo hospodářské činnosti pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů). Případně se uvede sídlo hospodářské činnosti, kde byly pojištění nebo jiná záruka sjednány.

PŘÍLOHA II

Výňatek z výhrady a pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy přijatých právním výborem Mezinárodní námořní organizace dne 19. října 2006**VÝHRADA A POKYNY MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ ORGANIZACE K PROVÁDĚNÍ ATHÉNSKÉ ÚMLUVY****Výhrada**

1. Athénská úmluva by měla být ratifikována s následující výhradou nebo společně s prohlášením stejného účinku:

„[1.1] Výhrada v souvislosti s ratifikací Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“) vládou ...

Omezení odpovědnosti dopravců atd.

[1.2] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení případné odpovědnosti podle čl. 3 odst. 1 nebo 2 úmluvy vzhledem ke smrti nebo zranění cestujících v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na nižší z těchto částek

— 250 000 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího v každém jednotlivém případě,

nebo

— 340 milionů zúčtovacích jednotek celkem na jednu loď v každém jednotlivém případě.

[1.3] Dále si vláda ... vyhrazuje právo a zavazuje se k obdobnému použití bodů 2.1.1 a 2.2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na případy takové odpovědnosti.

[1.4] Odpovědnost provádějícího dopravce podle článku 4 úmluvy, odpovědnost osob, které pracují pro dopravce nebo provádějícího dopravce, a jeho zástupců podle článku 11 úmluvy a omezení kumulovaných částek vymahatelných podle článku 12 úmluvy jsou omezeny stejným způsobem.

[1.5] Výhrada a závazek v bodě 1.2 se použijí bez ohledu na základ, ze kterého odpovědnost podle čl. 3 odst. 1 nebo 2 vychází, a bez ohledu to, zda články 4 nebo 7 úmluvy stanoví jinak; tato výhrada a závazek však neovlivňuje použití článků 10 a 13.

Povinné pojištění a omezení odpovědnosti pojistitelů

[1.6] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení požadavku podle čl. 4a odst. 1 na existenci pojištění nebo jiné finanční záruky pro případ smrti nebo zranění cestujících v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na nižší z těchto částek:

— 250 000 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího v každém jednotlivém případě,

nebo

— 340 milionů zúčtovacích jednotek celkem na jednu loď v každém jednotlivém případě.

[1.7] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení odpovědnosti pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku podle čl. 4a odst. 10 za smrt nebo zranění cestujících v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na maximální úroveň výše pojištění nebo jiné finanční záruky, jež je dopravce povinen mít podle bodu 1.6 této výhrady.

[1.8] Vláda ... si rovněž vyhrazuje právo a zavazuje se k použití pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy včetně použití ustanovení uvedených v bodech 2.1 a 2.2 pokynů na veškeré povinné pojištění podle úmluvy.

- [1.9] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se zprostit poskytovatele pojištění nebo jiné finanční záruky podle čl. 4a odst. 1 jakékoli odpovědnosti, k níž se nezavázal.

Vydávání osvědčení

- [1.10] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se vydávat osvědčení o pojištění podle čl. 4a odst. 2 úmluvy, tak aby

- uváděla omezení odpovědnosti a požadavky na pojistné krytí podle bodů 1.2, 1.6, 1.7 a 1.9 a
- zahrnovala takové omezení, požadavky a výjimky, u nichž shledá, že jsou v době vydání osvědčení nezbytné v důsledku podmínek na pojistném trhu.

- [1.11] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k přijetí osvědčení o pojištění vydaných ostatními smluvními státy na základě podobné výhrady.

- [1.12] Všechna tato omezení, požadavky a výjimky budou na osvědčeních vydaných nebo ověřených podle čl. 4a odst. 2 úmluvy jasně uvedeny.

Vztah mezi touto výhradou a pokyny IMO k provádění Athénské úmluvy

- [1.13] Práva ponechaná touto výhradou budou uplatňována s náležitým zohledněním pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy nebo všech jejích změn, s cílem zajistit jednotnost. V případě schválení návrhu na změnu pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy, včetně omezení, právním výborem Mezinárodní námořní organizace budou tyto změny použitelné ode dne stanoveného výborem. Tím nejsou dotčena pravidla mezinárodního práva týkající se práva státu stáhnout nebo změnit svou výhradu.“

Pokyny

2. S ohledem na současný stav pojistného trhu by měly státy, jež jsou stranami této úmluvy, vydávat osvědčení o pojištění na základě závazku pojistitele, jehož pojištění se vztahuje na válečná rizika, a jiného pojistitele, jehož pojištění vztahuje na jiná než válečná rizika. Každý pojistitel by měl být odpovědný pouze za svou část. Měly by platit tato pravidla (ustanovení, na která se odkazuje, jsou obsažena v dodatku A):

- 2.1 Pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, i pojištění, které tato rizika nezahrnuje, mohou podléhat těmto ustanovením:

2.1.1 standardní doložka o vyloučení radioaktivní kontaminace, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (doložka č. 370);

2.1.2 standardní doložka o vyloučení kybernetického útoku (doložka č. 380);

2.1.3 námítky a omezení odpovědnosti poskytovatele povinné finanční záruky v rámci úmluvy ve znění těchto pokynů, zejména omezení ve výši 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě;

2.1.4 podmínka, že pojištění se vztahuje pouze na odpovědnost podléhající úmluvě ve znění těchto pokynů, a

2.1.5 podmínka, že jakékoliv částky uhrazené podle úmluvy slouží ke snížení zbývajících odpovědností dopravce nebo jeho pojistitele v souladu s článkem 4a úmluvy, ačkoliv nejsou zaplacené nebo nárokovány příslušnými pojistiteli poskytujícími pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, nebo pojištění, které tato rizika nezahrnuje.

2.2 Případné pojištění vztahující se na válečná rizika pokrývá škody vzniklé v důsledku smrti nebo zranění cestujících následkem:

- války, občanské války, revoluce, povstání, nepokojů nebo z nich vyplývajících občanských konfliktů nebo jakéhokoliv nepřátelského aktu způsobeného válčící stranou nebo namířeného proti válčící straně,
- zajetí, zabavení, zatčení, omezení svobody nebo zadržení a z nich vyplývajících následků nebo jakéhokoliv pokusu v tomto ohledu,
- opuštěné miny, torpéda, bomby nebo jiné opuštěné válečné zbraně,
- jednání teroristů nebo jiných osob jednajících ve zlém úmyslu nebo s politickým motivem a jakékoliv jednání uskutečněného v zájmu předcházení nebo zabránění tomuto riziku,
- zabavení a vyvlastnění,

a může podléhat těmto výjimkám, omezením a požadavkům:

2.2.1 Doložka o vyloučení válečných rizik a automatickém vypovězení smlouvy

2.2.2 V případě, že nároky jednotlivých cestujících celkově přesahují částku 340 milionů zúčtovacích jednotek na jednu loď v každém jednotlivém případě, je dopravce oprávněn se odvolat na omezení své odpovědnosti na částku 340 milionů zúčtovacích jednotek, a to vždy za předpokladu, že

- tato částka by měla být rozdělena mezi osoby uplatňující nárok úměrně jejich stanoveným nárokům,
- tato částka může být rozdělena na jeden nebo více podílů mezi osoby, které uplatňují nárok a které jsou známé v době rozdělování, a
- tato částka může být rozdělena pojistitelem nebo soudem nebo jiným příslušným orgánem, na který se pojistitel obrátil v jakémkoliv státě, jenž je stranou této úmluvy a ve kterém bylo zahájeno soudní řízení s ohledem na uplatňované nároky, na které se údajně vztahuje pojištění.

2.2.3 Ustanovení o 30denní výpovědní lhůtě v případech, na které se nevztahuje bod 2.2.1.

2.3 Pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika, by mělo pokrývat všechna nebezpečí, která jsou předmětem povinného pojištění, kromě rizik uvedených v bodě 2.2, bez ohledu na to, zda podléhají výjimkám, omezením nebo požadavkům stanoveným v bodech 2.1 a 2.2 či nikoliv.

3. Příklad několika příslibů pojistného krytí (tzv. modré karty) a osvědčení o pojištění v souladu s těmito pokyny jsou obsaženy v dodatku B.

DODATEK A

Ustanovení uvedená v pokynech 2.1.1, 2.1.2 a 2.2.1**Vyloučení radioaktivní kontaminace a chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní**
(doložka č. 370, 10. 11. 2003)

Toto ustanovení je zásadní a má přednost před jakýmkoliv ustanovením v této pojistné smlouvě, které s ním je v rozporu.

1. Toto pojištění se v žádném případě nevztahuje na škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady přímo či nepřímo způsobené skutečnostmi uvedenými níže, s jejich přispěním nebo z nich vyplývajících:
 - 1.1 ionizující zařízení nebo kontaminace radioaktivitou z jakéhokoliv jaderného paliva nebo jaderného odpadu nebo ze spalování jaderného paliva;
 - 1.2 radioaktivní, toxické, výbušné nebo jiné nebezpečné či kontaminující vlastnosti jakéhokoliv jaderného zařízení, reaktoru nebo jiného jaderného celku nebo jeho jaderné složky;
 - 1.3 jakákoliv zbraň nebo zařízení, které využívají atomového nebo jaderného štěpení nebo jaderné syntézy nebo jiné podobné reakce nebo radioaktivní síly nebo látky;
 - 1.4 radioaktivní, toxické, výbušné nebo jiné nebezpečné nebo kontaminující vlastnosti jakéhokoliv radioaktivního materiálu. Vyloučení v této části se nevztahuje na radioaktivní izotopy jiné než jaderné palivo, pokud jsou tyto izotopy připravovány, přepravovány, uchovávány nebo používány pro obchodní, zemědělské, lékařské, vědecké nebo jiné obdobné mírové účely;
 - 1.5 chemické, biologické, biochemické nebo elektromagnetické zbraně.

Standardní doložka o vyloučení kybernetického útoku (doložka č. 380, 10. 11. 2003)

1. Pouze s výhradou ustanovení odstavce 10.2 níže se toto pojištění v žádném případě nevztahuje na škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady přímo či nepřímo způsobené použitím nebo provozem nebo vyplývající z použití či provozu jakéhokoliv počítače, počítačového systému, počítačového programového vybavení, zákeřného kódu, počítačového viru nebo postupu nebo jakéhokoliv jiného elektronického systému, a to za účelem páčání škody.
2. Je-li toto ustanovení potvrzeno pojistkami, které se vztahují na válečná rizika, občanskou válku, revoluci, povstání, nepokoje nebo z nich vyplývající občanské konflikty nebo jakýkoliv nepřátelský akt způsobený válčící stranou nebo namířený proti válčící straně, nebo nepřátelský akt v důsledku terorismu či politicky motivovaného jednání jakékoliv osoby, ustanovení odstavce 10.1 se neuplatní k vyloučení škod (na které by se jinak vztahovalo) vyplývajících z použití jakéhokoliv počítače, počítačového systému, počítačového programového vybavení nebo jakéhokoliv elektronického systému v rámci spouštěcího nebo řídicího systému nebo odpalovacího mechanismu jakékoliv zbraně nebo rakety.

Vyloučení válečných rizik a automatické vypovězení smlouvy

1.1 Automatické ukončení krytí

Bez ohledu na skutečnost, zda toto oznámení o zrušení bylo učiněno, krytí podle této dohody AUTOMATICKY KONČÍ v případě

- 1.1.1 vypuknutí války (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena či nikoliv) mezi některými z těchto zemí: Spojené království, Spojené státy americké, Francie, Ruská federace, Čínská lidová republika;
- 1.1.2 jakéhokoliv plavidla, na které se krytí podle této dohody vztahuje a které je zabaveno z důvodu právního titulu nebo použití.

1.2 Válka pěti mocností

Toto pojištění vylučuje

- 1.2.1 škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady vyplývající z vypuknutí války (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena či nikoliv) mezi některými z těchto zemí: Spojené království, Spojené státy americké, Francie, Ruská federace, Čínská lidová republika;
- 1.2.2 zabavení z právního titulu nebo použití.

DODATEK B

I. Příklady příslibů pojistného krytí (modré karty) uvedených v pokynu 3

Modrá karta vydávaná pojistitelem, který poskytuje pojištění vztahující se na válečná rizika

Osvědčení sloužící jako doklad o pojištění v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002

Název lodi:

Identifikační číslo lodi podle IMO:

Rejstříkový přístav:

Jméno a adresa vlastníka:

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď ve vlastnictví výše uvedené osoby platí pojistná smlouva splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002, s výhradou veškerých výjimek a omezení povolených pro povinné pojištění vztahující se na válečná rizika v rámci této úmluvy a prováděcích pokynů přijatých právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006, včetně zejména těchto ustanovení: [Zde může být vloženo znění úmluvy a pokynů s dodatky v potřebném rozsahu]

Doba pojištění od: 20. února 2007

do: 20. února 2008

Pojistitel může toto osvědčení zrušit písemnou výpovědí ve lhůtě 30 dnů výše uvedenému orgánu, na základě čehož odpovědnost pojistitele za těchto podmínek končí dnem uplynutí uvedené výpovědní lhůty, ovšem pouze ve vztahu k nehodám, ke kterým dojde po tomto dni.

Datum:

Toto osvědčení vydává:

War Risks, Inc

[Adresa]

.....

jako zástupce War Risks, Inc.

Podpis pojistitele

Modrá karta vydávaná pojistitelem, který neposkytuje pojištění vztahující se na válečná rizika

Osvědčení sloužící jako doklad o pojištění v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Název lodi:

Identifikační číslo lodi podle IMO:

Rejstříkový přístav:

Jméno a adresa vlastníka:

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď ve vlastnictví výše uvedené osoby platí pojistná smlouva splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002, s výhradou veškerých výjimek a omezení povolených pro pojistitele, kteří neposkytují pojištění vztahující se na válečná rizika v rámci této úmluvy a prováděcích pokynů přijatých právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006, včetně zejména těchto ustanovení: [Zde může být vloženo znění úmluvy a pokynů s dodatky v potřebném rozsahu]

Doba pojištění od: 20. února 2007

do: 20. února 2008

Pojistitel může toto osvědčení zrušit písemnou výpovědí ve lhůtě tří měsíců výše uvedenému orgánu, na základě čehož odpovědnost pojistitele za těchto podmínek končí dnem uplynutí uvedené výpovědní lhůty, ovšem pouze ve vztahu k nehodám, ke kterým dojde po tomto dni.

Datum:

Toto osvědčení vydává:

PANDI P&I

[Adresa]

.....

jako zástupce PANDI P&I

Podpis pojistitele

II. Vzor osvědčení o pojištění uvedený v pokynu 3

OSVĚDČENÍ O POJIŠTĚNÍ NEBO JINÉ FINANČNÍ ZÁRUČE V SOUVISLOSTI S ODPOVĚDNOSTÍ ZA SMRT NEBO ZRANĚNÍ CESTUJÍCÍCH

Vydáno v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Název lodi	Volací znak	Identifikační číslo lodi podle IMO	Rejstříkový přístav	Jméno a úplná adresa sídla hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí přepravu

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď platí pojistná smlouva nebo jiná finanční záruka splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Typ záruky

Doba trvání záruky

Jméno a adresa pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů)

Pojistné krytí, na které se vztahuje toto osvědčení, je rozděleno na pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, a na pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika, v souladu s prováděcími pokyny přijatými právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006. Každá z těchto částí pojistného krytí podléhá všem výjimkám a omezením, které úmluva a prováděcí pokyny umožňují. Pojistitelé nenesou společnou a nerozdílnou odpovědnost. Pojistiteli jsou:

v případě pojištění, které se vztahuje na válečná rizika: War Risks, Inc., [adresa]

v případě pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika: Pandi P&I, [adresa]

Toto osvědčení je platné do

Vydáno nebo ověřeno vládou

(úplné označení státu)

NEBO

Následující text by se měl použít, pokud stát, jenž je stranou této úmluvy, uplatňuje čl. 4a odst. 3:

Toto osvědčení se vydává na základě zmocnění vládou (úplné označení státu)
(název vydávající instituce nebo organizace)

V dne
(místo) (datum)

.....
(Podpis a funkce vydávajícího nebo potvrzujícího úředníka)

Vysvětlivky:

1. Na požádání může označení státu zahrnovat odkaz na příslušný orgán veřejné moci země, která osvědčení vydává.
 2. Pokud je celková částka záruky opatřena z více zdrojů, je třeba uvést částku u každého z těchto zdrojů.
 3. Pokud je záruka opatřena ve více formách, je třeba tyto formy vyjmenovat.
 4. Položka „Doba trvání záruky“ musí stanovit datum, kterým tato záruka nabývá účinku.
 5. Položka „adresa“ pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů) musí uvádět sídlo hospodářské činnosti pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů). Případně se uvede sídlo hospodářské činnosti, kde byly pojištění nebo jiná záruka sjednány.
-

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/15/ES

ze dne 23. dubna 2009,

**kteřou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí
a pro související činnosti námořní správy****(přepracované znění)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

- (2) Vzhledem k povaze ustanovení směrnice 94/57/ES se jeví jako vhodné přepracovat ustanovení této směrnice tak, že budou přijaty dva právní akty Společenství, a to směrnice a nařízení.

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

s ohledem na návrh Komise,

- (3) Rada si v usnesení ze dne 8. června 1993 o společné politice bezpečnosti na moři dala za cíl odstranit všechna plavidla nesplňující normy z vod Společenství a označila jako prioritu činnost Společenství pro zajištění účinného a jednotného uplatňování mezinárodních pravidel tím, že se vypracují společné normy pro klasifikační společností.

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

- (4) Bezpečnost a zabránění znečištění moří lze účinně posílit přísným dodržováním mezinárodních úmluv, předpisů a rezolucí při sledování cíle volného pohybu služeb.

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy
s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem
dne 3. února 2009 ⁽³⁾,

- (5) Kontrola souladu lodí s mezinárodními normami týkajícími se bezpečnosti a zabránění znečištění moří je v pravomoci státu vlajky a státu přístavu.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽⁴⁾, byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.

- (6) Členské státy jsou příslušné pro vydávání mezinárodních osvědčení o bezpečnosti a zabránění znečištění na základě úmluv jako například Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (SOLAS 74), Mezinárodní úmluvy o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluvy o zabránění znečištění z lodí ze dne 2. listopadu 1973 (MARPOL) a pro uplatňování ustanovení těchto úmluv.

⁽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. 633), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 184 E, 22.7.2008, s. 11), 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 319, 12.12.1994, s. 20.

- (7) V souladu s těmito úmluvami mohou všechny členské státy v různém rozsahu pověřit uznané subjekty ověřováním souladu a mohou na tyto subjekty přenést vydávání odpovídajících bezpečnostních osvědčení o bezpečnosti a zabránění znečištění.

- (8) Velké množství subjektů uznaných členskými státy Mezinárodní námořní organizace (IMO) ve světě nezaručuje náležité provádění pravidel ani spolehlivost při jednání jménem správy, neboť nemají vytvořeny příslušné systémy ani dostatek zkušeností, na které by se mohly spolehnout a které by jim umožnily vykonávat povinnosti vysoce profesionálním způsobem.
- (9) V souladu s úmluvou SOLAS 74, kapitolou II.1, částí A.1, pravidlem 3.1 jsou členské státy odpovědné za zajištění toho, aby lodě plující pod jejich vlajkou byly projektovány, stavěny a udržovány v souladu s požadavky některé subjekty uznané správním orgánem na konstrukci a mechanické a elektrické vybavení. Tyto subjekty tedy vytvářejí a provádějí pravidla pro projektování, konstrukci, údržbu a inspekci lodí a jsou odpovědné za provádění inspekci lodí jménem států vlajky a za osvědčování, že tyto lodě splňují požadavky mezinárodních úmluv pro vydávání příslušných osvědčení. K uspokojivému plnění těchto povinností potřebují úplnou nezávislost, vysoce specializovanou odbornou kvalifikaci a důsledné řízení kvality.
- (10) Subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí hrají důležitou roli v rámci právních předpisů Společenství týkajících se bezpečnosti na moři.
- (11) Subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí by měly být schopné nabízet své služby v celém Společenství a navzájem si konkurovat a zároveň poskytovat rovnocennou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Proto by v celém Společenství měly být jednotně stanoveny a používány nezbytné odborné normy pro jejich činnost.
- (12) Vydávání osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě lze svěřit soukromým subjektům, které disponují dostatečně zkušeným a kvalifikovaným personálem.
- (13) Členský stát může omezit počet uznaných subjektů, kterým udělí oprávnění, v souladu se svými objektivně a transparentně vymezenými potřebami, které podléhají kontrole Komise prováděné v souladu s postupem projednávání ve výborech.
- (14) Tato směrnice by měla zajišťovat volný pohyb služeb ve Společenství, a proto by mělo být Společenství oprávněno jednat s těmi třetími zeměmi, v nichž mají sídlo některé z uznaných subjektů, o rovném zacházení s uznanými subjekty se sídlem ve Společenství.
- (15) Pro zajištění úplného souladu s mezinárodními pravidly bezpečnosti je nezbytné těsné zapojení vnitrostátních správních orgánů do inspekce lodí a do vydávání odpovídajících osvědčení i tehdy, když členské státy přenesou výkon zákonných povinností na uznané subjekty, které nejsou součástí státní správy. Je tudíž vhodné vytvořit těsnou spolupráci mezi správními orgány a jimi pověřenými uznanými subjekty, což může vyžadovat místní zastoupení uznaných subjektů na území členského státu, jehož jménem jednají.
- (16) Pokud uznané subjekty, jejich inspektoři nebo techničtí pracovníci vydávají osvědčení jménem správních orgánů, měly by členské státy uvažovat o tom, že jim poskytnou přiměřené právní záruky a právní ochranu včetně vhodného práva na obranu, s výjimkou imunit, které jsou výsadou členských států a jako takové neoddělitelné od svrchované moci, a proto nemohou být dále delegovány.
- (17) Rozdíl v režimech finanční odpovědnosti mezi jednotlivými subjekty jednajícími jménem členských států by zabránil řádnému provádění této směrnice. K řešení tohoto problému lze vhodně přispět dosažením určitého stupně harmonizace odpovědnosti na úrovni Společenství plynoucí z nehody způsobené uznaným subjektem, o níž rozhodl soud, nebo jež byla uznána v rámci urovnání sporu v rozhodčím řízení.
- (18) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (19) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice 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 této směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijímána regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (20) Členskými státy by měla být nicméně ponechána možnost pozastavit či odebrat oprávnění udělené uznanému subjektu, přičemž by měly o svém rozhodnutí informovat Komisi a ostatní členské státy a uvést hlavní důvody tohoto rozhodnutí.

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

- (21) Členské státy by měly pravidelně hodnotit výkonnost uznaných subjektů, které jednájí jejich jménem, a poskytovat Komisi a ostatním členským státům přesné informace o jejich výkonnosti.
- (22) Členské státy jako správci přístavů musí posilovat bezpečnost a ve zvýšené míře zabránit znečištění ve vodách Společenství pomocí přednostních inspekci lodí s osvědčením od subjektů, které nesplňují společná kritéria, a tím zajišťovat, že lodím plujícím pod vlajkou třetí země nebude poskytováno příznivější zacházení.
- (23) V současné době neexistují jednotné mezinárodní normy, které by všechny lodě musely ve stadiu stavby a během celé své životnosti splňovat, pokud jde o trup, strojní a elektrická zařízení a řídicí systémy. Tyto normy lze stanovit v souladu s předpisy uznaných subjektů nebo v souladu s rovnocennými normami, které přijmou vnitrostátní správní orgány členských států postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti⁽¹⁾.
- (24) Jelikož cíle této směrnice, totiž přijetí opatření pro členské státy ve vztahu k subjektům pověřeným inspekci lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení a působícím ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (25) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti směrnici 94/57/ES věcnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z uvedené směrnice.
- (26) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy I ve vnitrostátním právu.
- (27) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny 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.
- (28) Opatření, jimiž se subjekty pověřené inspekci a prohlídkami lodí mají řídit, jsou stanovena nařízením (ES) č. 391/2009 Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekci a prohlídkami lodí (přepřacované znění)⁽³⁾,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Tato směrnice stanoví opatření pro členské státy ve vztahu k subjektům pověřeným se inspekci lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení v souladu s mezinárodními úmluvami o bezpečnosti na moři a o zabránění znečištění moří, a zároveň podporuje cíl volného pohybu služeb. To zahrnuje rozvoj a uplatňování bezpečnostních požadavků pro trup, strojní a elektrická zařízení a řídicí systémy lodí, na které se vztahují mezinárodní úmluvy.

Článek 2

Pro účely této směrnice se:

- a) „lodí“ rozumí plavidlo, na které se vztahují mezinárodní úmluvy;
- b) „lodí plující pod vlajkou členského státu“ rozumí loď registrovaná v některém členském státě a plující pod jeho vlajkou v souladu s jeho právními předpisy. Loď neodpovídající této definici se považují za loď plující pod vlajkou třetí země;
- c) „inspekci a prohlídkami“ rozumějí inspekce a prohlídky, které jsou podle mezinárodních úmluv povinné;
- d) „mezinárodními úmluvami“ rozumějí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (SOLAS 74) s výjimkou kapitoly XI.2 přílohy, Mezinárodní úmluva o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí ze dne 2. listopadu 1973 (MARPOL), včetně protokolů a změn těchto úmluv a souvisejících předpisů, které jsou závazné ve všech členských státech, v platném znění;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Viz strana 11 v tomto čísle Úředního věstníku.

- e) „subjektem“ rozumí právnická osoba, její dceřiné společnosti a jiné jí ovládané subjekty, které společně nebo jednotlivě vykonávají úkoly v oblasti působnosti této směrnice;
- f) „ovládáním“ rozumí pro účely písmene e) práva, smlouvy nebo jiné právní nebo faktické prostředky, které jednotlivě nebo společně umožňují vykonávat rozhodující vliv na právnickou osobu nebo umožňují této osobě vykonávat úkoly v oblasti působnosti této směrnice;
- g) „uznaným subjektem“ rozumí subjekt uznaný v souladu s nařízením (ES) č. 391/2009;
- h) „oprávněním“ rozumí akt, kterým členský stát uděluje oprávnění uznanému subjektu nebo na něj přenáší pravomoci;
- i) „zákonným osvědčením“ rozumí osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s mezinárodními úmluvami;
- j) „pravidly a postupy“ rozumí požadavky uznaného subjektu týkající se projektování, konstrukce, vybavení, údržby a prohlídek lodí;
- k) „osvědčením o třídě“ rozumí doklad vydaný uznaným subjektem, který osvědčuje způsobilost lodě k určitému použití nebo službě v souladu s pravidly a postupy stanovenými a zveřejněnými uvedeným uznaným subjektem;
- l) „osvědčením o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě“ rozumí osvědčení zavedené protokolem z roku 1988 přijatým Mezinárodní námořní organizací (IMO), kterým se mění úmluva SOLAS.

Článek 3

1. Při plnění povinností podle mezinárodních úmluv členské státy zajistí, aby jejich příslušné správní orgány byly schopné zabezpečit účinné vymáhání ustanovení mezinárodních úmluv, zejména pokud jde o inspekce lodí, jejich prohlídky a o vydávání zákonných osvědčení a osvědčení o udělení výjimky, jak stanoví mezinárodní úmluvy. Členské státy jednají v souladu s příslušnými ustanoveními přílohy a dodatku k rezoluci IMO A.847(20) o hlavních směrech pomoci státům vlajky při uplatňování předpisů IMO.

2. Pokud pro účely odstavce 1 členský stát rozhoduje ve vztahu k lodím plujícím pod jeho vlajkou:

- i) o udělení oprávnění subjektům k provádění úplných nebo částečných inspekcí nebo prohlídek v souvislosti se zákonnými osvědčeními, včetně inspekcí a prohlídek určených k posouzení souladu s pravidly uvedenými v čl. 11 odst. 2, a případně k vydání nebo prodloužení platnosti souvisejících osvědčení, nebo
- ii) zda se má spolehnout na subjekty, že budou provádět úplné nebo částečné inspekce a prohlídky podle bodu i),

svěří tyto úkoly pouze uznaným subjektům.

Příslušný správní orgán ve všech případech schvaluje první vydání osvědčení o udělení výjimky.

Pro osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě však lze tyto povinnosti světit soukromému subjektu uznanému příslušným správním orgánem, který má dostatečně zkušený a kvalifikovaný personál k samostatnému provádění zvláštních bezpečnostních hodnocení v oboru radiokomunikací.

3. Tento článek se nevztahuje na vydávání osvědčení pro specifické položky námořního zařízení.

Článek 4

1. Při uplatňování čl. 3 odst. 2 členské státy v zásadě neodmítnou žádnému uznanému subjektu udělit oprávnění vykonávat dotyčné úkoly, s výhradou odstavce 2 tohoto článku a článků 5 a 9. Mohou však omezit počet subjektů, kterým udělí oprávnění v souladu s potřebami státu, pokud pro to mají jasné a objektivní důvody.

Na žádost členského státu přijme Komise regulativním postupem podle čl. 6 odst. 2 vhodná opatření na zajištění řádného uplatňování prvního pododstavce tohoto odstavce, pokud jde o odmítnutí udělení oprávnění, a článku 8, pokud jde o pozastavení nebo odebrání oprávnění.

2. Před udělením souhlasu, že uznaný subjekt se sídlem ve třetím státě má plnit všechny úkoly podle článku 3 nebo jejich část, může členský stát požadovat, aby uvedený třetí stát zacházel s uznanými subjekty, které mají sídlo ve Společenství, na základě vzájemnosti.

Kromě toho může Společenství požadovat, aby třetí stát, v němž má uznaný subjekt sídlo, poskytoval zacházení na základě vzájemnosti uznaným subjektům, které mají sídlo ve Společenství.

Článek 5

1. Členské státy, které přijmou rozhodnutí podle čl. 3 odst. 2, vymezí spolupráci mezi svým příslušným správním orgánem a subjekty jednajícími jejich jménem.

2. Spolupráce je upravena formální písemnou a nediskriminační dohodou nebo rovnocenným právním nástrojem, v nichž se stanoví konkrétní úkoly a funkce, jež mají subjekty vykonávat, a které obsahují alespoň:

a) ustanovení obsažená v dodatku II k rezoluci IMO A.739(18) o hlavních směrech pro pověřování subjektů jednajících jménem správního orgánu, s přihlédnutím k příloze, dodatkům a doplňkům oběžníků IMO MSC 710 a MEPC 307 o vzorové dohodě o pověřování uznaných subjektů jednajících jménem správního orgánu;

b) tato ustanovení o finanční odpovědnosti:

i) pokud odpovědnost správního orgánu za jakoukoli námořní nehodu vyplývá z konečného rozhodnutí soudu nebo je uznána v rámci urovnání sporu v rozhodčím řízení spolu s požadavkem poskytnout poškozeným osobám náhradu za ztrátu nebo škodu na majetku nebo škodu na zdraví anebo na životě, o níž bylo před tímto soudem prokázáno, že byla způsobena úmyslným jednáním nebo opomenutím či hrubou nedbalostí uznaného subjektu, jeho orgánů, zaměstnanců, zástupců nebo jiných osob jednajících jeho jménem, má správní orgán nárok na finanční náhradu od uznaného subjektu v rozsahu, v němž uvedená ztráta, škoda na majetku, škoda na zdraví anebo na životě byla podle rozhodnutí soudu způsobena tímto uznaným subjektem,

ii) pokud odpovědnost správního orgánu za jakoukoli námořní nehodu vyplývá z konečného rozhodnutí soudu nebo je uznána v rámci urovnání sporu v rozhodčím řízení spolu s požadavkem poskytnout poškozeným osobám náhradu za škodu na zdraví anebo na životě, o níž bylo před tímto soudem prokázáno, že byla způsobena jakýmkoli nedbalým nebo lehkomyšlným jednáním nebo opomenutím uznaného subjektu, jeho zaměstnanců, zástupců nebo jiných osob jednajících jeho jménem, má správní orgán nárok na finanční náhradu od uznaného subjektu v rozsahu, v němž uvedená škoda na zdraví anebo na životě byla podle rozhodnutí soudu způsobena tímto uznaným subjektem; členské státy mohou stanovit maximální částku, již má uznaný subjekt uhradit, která však musí činit alespoň 4 miliony EUR,

iii) pokud odpovědnost správního orgánu za jakoukoli námořní nehodu vyplývá z konečného rozhodnutí soudu nebo je uznána v rámci urovnání sporu v rozhodčím řízení spolu s požadavkem poskytnout poškozeným osobám náhradu za ztrátu nebo škodu na majetku, o níž bylo před tímto soudem prokázáno, že byla způsobena jakýmkoli nedbalým nebo lehkomyšlným jednáním nebo opomenutím uznaného subjektu, jeho zaměstnanců, zástupců nebo jiných osob jednajících jeho jménem, má správní orgán nárok na finanční náhradu od uznaného subjektu v rozsahu, v němž uvedená ztráta nebo škoda byla podle rozhodnutí soudu způsobena tímto uznaným subjektem; členské státy mohou stanovit maximální částku, již má uznaný subjekt uhradit, která však musí činit alespoň 2 miliony EUR;

c) možnost pravidelného auditu prováděného správním orgánem nebo nestranným vnějším subjektem určeným správním orgánem pro kontrolu povinností, které uznané subjekty vykonávají jeho jménem, podle čl. 9 odst. 1;

d) možnost namátkové a podrobné inspekce lodí;

e) ustanovení o povinném oznamování základních informací o jimi klasifikovaných lodích a změnách, pozastaveních a odejmutích třídy.

3. Dohoda nebo rovnocenný právní nástroj může vyžadovat, aby uznaný subjekt měl místní zastoupení na území členského státu, jehož jménem vykonává povinnosti podle článku 3. Tento požadavek může splňovat místní zastoupení, které má právní subjektivitu podle právních předpisů tohoto členského státu a spadá do jurisdikce jeho vnitrostátních soudů.

4. Každý členský stát poskytne Komisi přesné informace o spolupráci podle tohoto článku. Komise poté uvědomí ostatní členské státy.

Článek 6

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

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

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

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

3. 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.

Článek 7

1. Tato směrnice může být změněna, aniž by se rozšířila její oblast působnosti, za účelem:

- a) promítnutí následných změn mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí, jež se jí týkají a jsou uvedeny v čl. 2 písm. d), čl. 3 odst. 1 a čl. 5 odst. 2, které vstoupily v platnost;
- b) úpravy částek uvedených v čl. 5 odst. 2 písm. b) bodech ii) a iii).

Tato opatření, jež mají za účel změnu jiných než podstatných prvků této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 6 odst. 3.

2. Po přijetí nových právních nástrojů nebo protokolů k mezinárodním úmluvám podle čl. 2 písm. d) rozhodne Rada na návrh Komise o podrobném plánu ratifikace těchto nových právních nástrojů nebo protokolů, přičemž zohlední parlamentní postupy členských států, jakož i příslušné postupy v rámci IMO a zajišťuje jejich jednotné a současné používání v členských státech.

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v čl. 2 písm. d) a článku 5 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

Článek 8

Členský stát může bez ohledu na minimální kritéria uvedená v příloze I nařízení (ES) č. 391/2009, pokud usoudí, že některý uznaný subjekt nemůže být nadále pověřen vykonáváním úkolů podle článku 3 jeho jménem, toto oprávnění pozastavit či odebrat. V takovém případě neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí s uvedením hlavních důvodů.

Článek 9

1. Každý členský stát se přesvědčí, zda uznané subjekty jednající jeho jménem ve smyslu čl. 3 odst. 2 skutečně vykonávají úkoly podle uvedeného článku ke spokojenosti příslušného správního orgánu.

2. Za účelem splnění úkolu podle odstavce 1 provede každý členský stát kontrolu každého uznaného subjektu jednajícího jeho jménem alespoň jednou za dva roky a podá ostatním členským státům a Komisi zprávu o jejích výsledcích nejpozději 31. března roku následujícího po roce, v němž byla kontrola provedena.

Článek 10

Členské státy při výkonu svých inspekčních práv a povinností státu přistavu hlásí Komisi a ostatním členským státům a informují daný stát vlajky, zjistí-li, že uznané subjekty jednající jménem státu vlajky vydaly platná zákonná osvědčení lodí, která nespĺňuje příslušné požadavky mezinárodních úmluv, nebo v případě zjištění každého nedostatku lodí, která má platné osvědčení o třídě, týkajícího se položek zahrnutých do tohoto osvědčení. Pro účely tohoto článku se hlásí jen případy lodí představujících vážnou hrozbu pro bezpečnost a životní prostředí nebo případy známek zvláště nedbalého chování uznaných subjektů. Danému uznanému subjektu se takový případ oznámí v době provádění počáteční inspekce, aby mohl neprodleně přijmout vhodná nápravná opatření.

Článek 11

1. Každý členský stát zajistí, aby lodi plující pod jeho vlajkou byly projektovány, stavěny, vybaveny a udržovány v souladu s pravidly a postupy, které se týkají požadavků na trup, strojní a elektrická zařízení a řídicí systémy stanovených uznaným subjektem.

2. Členský stát může rozhodnout o použití pravidel, která považuje za rovnocenná s pravidly a postupy uznaného subjektu, pouze pokud to ihned oznámí Komisi v souladu s postupem stanoveným ve směrnici 98/34/ES a ostatním členským státům a pokud ani Komise, ani žádný členský stát proti těmto pravidlům nevnesou námitky a neshledají je, regulativním postupem podle čl. 6 odst. 2 této směrnice, nerovnocennými.

3. Členské státy spolupracují s uznanými subjekty, kterým udělily oprávnění, na vypracování pravidel a postupů těchto subjektů. Konzultují uznané subjekty s cílem dosáhnout jednotného výkladu mezinárodních úmluv.

Článek 12

Komise každé dva roky informuje Evropský parlament a Radu o pokroku v provádění této směrnice v členských státech.

Článek 13

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 17. června 2011. Neprodleně o tom uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech, na směrnice zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. 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 14

Směrnice 94/57/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy I se zrušuje s účinkem od 17. června 2009, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy I ve vnitrostátním právu.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.

Článek 15

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

Článek 16

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 I

ČÁST A

Zrušená směrnice a její následné změny

(podle článku 14)

Směrnice Rady 94/57/ES	Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20.
Směrnice Komise 97/58/ES	Úř. věst. L 274, 7.10.1997, s. 8.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/105/ES	Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 9.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES	Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53.

ČÁST B

Seznam lhůt pro provedení ve vnitrostátním právu

(podle článku 14)

Směrnice	Lhůta pro provedení
94/57/ES	31. prosince 1995
97/58/ES	30. září 1998
2001/105/ES	22. července 2003
2002/84/ES	23. listopadu 2003

PŘÍLOHA II

Srovnávací tabulka

Směrnice 94/57/ES	Tato směrnice	Nařízení (ES) č. 391/2009
Článek 1	Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm.a)
Čl. 2 písm. b)	Čl. 2 písm. b)	–
Čl. 2 písm. c)	Čl. 2 písm. c)	–
Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. b)
Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. c)
–	Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. d)
Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. e)
Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. f)
Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. g)
Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. k)	Čl. 2 písm. i)
–	Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. h)
Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. l)	–
Čl. 2 písm. k)	–	Čl. 2 písm. j)
Článek 3	Článek 3	–
Čl. 4 odst. 1 první věta	–	Čl. 3 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhá věta	–	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 1 třetí věta	–	–
Čl. 4 odst. 1 čtvrtá věta	–	Čl. 4 odst. 1
–	–	Čl. 3 odst. 3
–	–	Čl. 4 odst. 2 až 4
–	–	Článek 5
–	–	Článek 6
–	–	Článek 7
Čl. 5 odst. 1	Čl. 4 odst. 1	–
Čl. 5 odst. 3	Čl. 4 odst. 2	–
Čl. 6 odst. 1 až 4	Čl. 5 odst. 1 až 4	–
Čl. 6 odst. 5	–	–
Článek 7	Článek 6	Článek 12
Čl. 8 odst. 1 první odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. a)	–
Čl. 8 odst. 1 druhá odrážka	–	Čl. 13 odst. 1
Čl. 8 odst. 1 třetí odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. b)	–
–	Čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 2	Čl. 7 odst. 2	–
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	–	Čl. 13 odst. 2
Čl. 9 odst. 1	–	–
Čl. 9 odst. 2	–	–
Čl. 10 odst. 1 návětí	Článek 8	–
Čl. 10 odst. 1 písm. a) až c), odst. 2 až 4	–	–
Čl. 11 odst. 1 a 2	Čl. 9 odst. 1 a 2	–

Směrnice 94/57/ES	Tato směrnice	Nařízení (ES) č. 391/2009
Čl. 11 odst. 3 a 4	–	Čl. 8 odst. 1 a 2
Článek 12	Článek 10	–
Článek 13	–	–
Článek 14	Článek 11 odst. 1 a 2	–
–	Čl. 11 odst. 3	–
–	Článek 12	–
–	–	Článek 9
Čl. 15 odst. 1	–	–
–	–	Čl. 10 odst. 1 a 2
Čl. 15 odst. 2	–	Čl. 10 odst. 3
Čl. 15 odst. 3	–	Čl. 10 odst. 4
Čl. 15 odst. 4	–	Čl. 10 odst. 5
Čl. 15 odst. 5	–	Čl. 10 odst. 6 první, druhý, třetí a pátý pododstavec
–	–	Čl. 10 odst. 6 čtvrtý pododstavec
Článek 16	Článek 13	–
Článek 17	Článek 16	–
–	Článek 14	–
–	Článek 15	–
–	–	Článek 11
–	–	Článek 14
–	–	Článek 15
–	–	Článek 16
–	–	Článek 17
–	–	Článek 18
–	–	Článek 19
Příloha	–	Příloha I
–	Příloha I	–
–	Příloha II	Příloha II

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/16/ES

ze dne 23. dubna 2009

o státní přístavní inspekci

(přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

ství, čehož se dosáhne důsledným uplatňováním úmluv, mezinárodních předpisů a rezolucí.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 uvedené 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) Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ⁽⁴⁾ byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.
- (2) Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států.
- (3) Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích.
- (4) Bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi mohou být účinně zlepšeny výrazným snížením přístupu nevyhovujících lodí do vod Společen-

- (5) Členské státy by se za tímto účelem měly snažit, v souladu s rozhodnutím Rady č. 2007/431/ES ze dne 7. června 2007, kterým se členské státy zmocňují, aby v zájmu Evropského společenství ratifikovaly úmluvu Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006 ⁽⁵⁾, co nejdříve, pokud možno do 31. prosince 2010, tuto úmluvu ratifikovat v částech, které spadají do pravomoci Společenství.

- (6) Sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, je v první řadě úlohou státu vlajky. Stát vlajky, který se v případě potřeby opírá o uznané organizace, ručí v plném rozsahu za úplnost a účinnost inspekci a prohlídek provedených za účelem vydání příslušných osvědčení. Odpovědnost za udržování stavu lodí a jejího vybavení po prohlídce za účelem potvrzení souladu s požadavky mezinárodních úmluv vztahujícími se na loď nese lodní společnost. Řada států vlajky však nezavádí a neuplatňuje mezinárodní normy dostatečně. Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, jako druhý způsob boje proti nevyhovující lodní dopravě, by mělo být napříště prováděno rovněž státem přístavu, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě.

- (7) Jednotný přístup k účinnému uplatňování těchto mezinárodních norem členskými státy na lodích plujících v jejich výsostných vodách a užívajících jejich přístavy zabrání narušování hospodářské soutěže.

⁽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. 584), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 198 E, 5.8.2008, s. 1), postoj Evropského parlamentu ze dne 24. září 2008 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), rozhodnutí Rady ze dne 26. února 2009 a legislativní rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).⁽⁴⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.

- (8) Odvětví námořní dopravy je vystaveno teroristickým činům. Opatření týkající se bezpečnosti dopravy by měla být účinně prováděna a členské státy by měly prostřednictvím bezpečnostních kontrol důkladně sledovat dodržování předpisů týkajících se bezpečnosti.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) Měly by být využity zkušenosti získané během uplatňování Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného v Paříži dne 26. ledna 1982 (dále jen „Pařížské memorandum“).
- (10) Evropská agentura pro námořní bezpečnost zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽¹⁾ by měla poskytovat nezbytnou podporu při zajištění jednotného a účinného provádění systému státní přístavní inspekce. Evropská agentura pro námořní bezpečnost by měla přispívat zejména k rozvoji a zavedení inspekční databáze zřízené v souladu s touto směrnicí a harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.
- (11) Cílem účinného systému státní přístavní inspekce by mělo být zajištění pravidelné inspekce všech lodí, které vplouvají do přístavů a kotvišť v rámci Společenství. Inspekce by se měly zaměřit na nevyhovující lodě, zatímco vyhovující lodě, tedy lodě, jejichž inspekční záznamy jsou uspokojivé nebo jež plují pod vlajkou státu, který vyhovuje podmínkám dobrovolného auditu členských států Mezinárodní námořní organizace (IMO), by inspekcím tak často podrobovány být neměly. Pro tento účel by zejména měly členské státy dát celkovou přednost lodím vhodným pro inspekci s vysoce rizikovým profilem vplouvajícím nepravidelně do přístavů v rámci Společenství.
- (12) Tato nová opatření týkající se inspekci by měla být začleněna do systému státní přístavní inspekce Společenství, jakmile budou definovány jeho jednotlivé aspekty, a na základě systému sdílení inspekci, v němž každý stát přispívá přiměřeně k dosažení cíle Společenství, jímž je komplexní systém inspekci, a objem inspekci je rozdělen spravedlivým způsobem mezi členské státy. Tento systém sdílení inspekci by měl být revidován s ohledem na získané zkušenosti s novým systémem státní přístavní inspekce za účelem zlepšení jeho efektivity. Členské státy by měly dále, s přihlédnutím k objemu a povaze lodní dopravy v jednotlivých přístavech, přijmout a udržovat potřebný počet pracovníků, včetně kvalifikovaných inspektorů.
- (13) Systém inspekci stanovený touto směrnicí bere v úvahu činnosti vykonané na základě Pařížského memoranda. Vzhledem k tomu, že veškeré změny vyplývající z Pařížského memoranda by dříve, než budou použitelné v rámci EU, měly být odsouhlaseny na úrovni Společenství, mělo by dojít k vytvoření a zachování úzké spolupráce mezi Společenstvím a Pařížským memorandem, a to za účelem dosažení co největšího souladu.
- (14) Komise by měla řídit a aktualizovat inspekční databázi v úzké spolupráci s Pařížským memorandem. Inspekční databáze by měla zahrnovat inspekční údaje členských států a všech signatářů Pařížského memoranda. Do okamžiku, než bude systém pro výměnu námořních informací Společenství, SafeSeaNet, plně v provozu a bude umožňovat automatické zaznamenávání údajů týkajících se vplutí lodí do přístavů do inspekční databáze, by měly členské státy poskytovat Komisi informace nezbytné k zajištění řádného sledování uplatňování směrnice, zejména pokud jde o pohyb lodí. Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy by měla Komise získávat z inspekční databáze údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, u nichž se má provést inspekce, o pohybu lodí a stanovovat inspekční závazky pro každý členský stát. Inspekční databáze by rovněž měla umožňovat spolupráci s jinými databázemi Společenství týkajícími se námořní bezpečnosti.
- (15) Členské státy by měly usilovat o přezkoumávání způsobu, jakým se vyhotovují bílé/šedé/černé listiny států vlajky v rámci Pařížského memoranda, aby tak zajistily jeho spravedlivost zejména ve vztahu ke státům vlajky s malými flotilami.
- (16) Pravidla a postupy státní přístavní inspekce, včetně kritérií pro zadržování lodí, by měly být v zájmu zajištění stále účinnosti ve všech přístavech sjednoceny, což by rovněž velmi významně snížilo záměrné využívání některých přístavů určených za účelem obcházení sítě řádných inspekci.
- (17) Pravidelné a dodatečné inspekce by měly zahrnovat kontrolu předem určených oblastí u každé lodí, které se budou lišit podle typu lodí, typu inspekce a zjištění předchozích státních přístavních inspekci. Inspekční databáze by měly obsahovat prvky napomáhající identifikovat rizikové oblasti, které mají být předmětem inspekce.
- (18) Některé kategorie lodí představují po dosažení určitého stáří závažné riziko nehod nebo znečištění, a měly by proto být podrobeny rozšířené inspekci, přičemž podrobnosti takové rozšířené inspekce je třeba stanovit.
- (19) Podle systému inspekci stanoveného touto směrnicí závisí interval pravidelných inspekci lodí na jejich rizikovém profilu, který je určen na základě určitých obecných a historických parametrů. U lodí s vysokým rizikem by tento interval neměl překročit 6 měsíců.
- (20) S cílem poskytnout příslušným orgánům státní přístavní inspekce informace o lodích v přístavech nebo kotvištích by přístavní orgány nebo subjekty nebo k tomu určené orgány nebo subjekty měly zaslat hlášení o vplutí lodí, pokud možno při jejich přijetí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Některé lodě představují z důvodu svého špatného stavu, výkonnosti státu vlajky a své minulosti zjevné riziko pro námořní bezpečnost a mořské prostředí. Proto Společenství může oprávněně odrazovat tyto lodě od vplutí do přístavů a kotvišť členských států. Odepření přístupu by mělo být přiměřené a mohlo by vést k odepření trvalého přístupu, pokud provozovatel lodí i přes vícere odepření přístupu a zadržení v přístavech a kotvištích Společenství opakovaně neprovede nápravná opatření. Jakékoli třetí odepření přístupu může být možné zrušit pouze v případě, že bude splněna řada podmínek, zejména podmínek týkajících se státu vlajky lodí a provozovatele, zajišťujících, že dotyčná loď může být provozována bezpečně ve vodách Společenství. V opačném případě by měl být loď trvale odepřen přístup do přístavů a kotvišť členských států. V každém případě by jakékoli následné zadržení dotyčné lodí mělo vést k trvalému odepření přístupu do přístavů a kotvišť členských států. V zájmu transparentnosti by měl být zveřejňován seznam lodí, kterým byl přístup do přístavů v rámci Společenství odepřen.
- (22) S cílem snížit zatížení některých správních orgánů a společností v důsledku opakovaných inspekcí se při stanovení rizikového profilu lodí, intervalů mezi inspekčními a splnění inspekčního závazku každého členského státu zohledňují prohlídky podle směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly⁽¹⁾ prováděné u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel hostitelským státem, který není státem vlajky plavidla, a které zahrnují nejméně všechny body rozšířené inspekce. S cílem zvýšit úroveň bezpečnosti nezbytnou pro provozování dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly do a z přístavů členských států by navíc Komise měla přezkoumat, zda je vhodné navrhnout v budoucnu změnu směrnice 1999/35/ES.
- (23) Je nutno napravit nedodržování ustanovení příslušných úmluv. Lodě, které se mají podrobit nápravným opatřením, by měly být zadrženy do doby odstranění zaznamenaných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.
- (24) Mělo by být zaručeno právo na odvolání proti rozhodnutí o zadržení vydaným příslušnými orgány, aby bylo zabráněno neopodstatněným rozhodnutím, která by mohla způsobit nepřiměřená zadržení a zpoždění. Členské státy spolupracují, aby zajistily, že odvolání jsou projednávána v přiměřené lhůtě v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy.
- (25) U orgánů a inspektorů zapojených do činnosti státní přístavní inspekce by nemělo docházet ke střetu zájmů, ať již v souvislosti s přístavem, v němž je inspekce prováděna, nebo s loděmi podrobovanými inspekci či s jinými souvisejícími zájmy. Inspektoři by měli mít odpovídající kvalifikaci a měli by projít náležitou odbornou přípravou s cílem udržet a zlepšit schopnosti pro provádění inspekci. Členské státy by měly spolupracovat při rozvoji a prosazování harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů.
- (26) Lodivodům a přístavním orgánům nebo subjektům by mělo být umožněno poskytovat užitečné informace o zjevných nedostatcích zjištěných na lodích.
- (27) Měly by být prošetřeny stížnosti týkající se životních a pracovních podmínek na palubě, které podaly osoby s oprávněným zájmem. Osoba předkládající stížnost by měla být informována o následném postupu ve věci této stížnosti.
- (28) Spolupráce příslušných orgánů členských států a jiných orgánů nebo subjektů je nezbytná k zajištění účinných následných kroků týkajících se lodí, u kterých byly zjištěny nedostatky a kterým bylo povoleno pokračovat v plavbě, a k zajištění výměny informací o lodích pobývajících v přístavech.
- (29) Inspekční databáze je důležitou součástí státní přístavní inspekce, a proto by členské státy měly zajistit, aby byla aktualizována podle požadavků Společenství.
- (30) Zveřejňování informací o lodích a jejich provozovatelích či společnostech, které nesplňují mezinárodní normy pro bezpečnost, zdraví a ochranu mořského životního prostředí, s ohledem na velikost flotily společností, může být účinným prostředkem, který odradí zasilatele od využívání těchto lodí, a zároveň pobídkou jejich majitelům k provedení nápravných opatření. S ohledem na informace, které mají být zveřejněny, by Komise v zájmu předcházení zbytečnému zdvojení měla navázat úzkou spolupráci se státy Pařížského memoranda a měla by zohlednit všechny zveřejňované informace. Členské státy by měly poskytovat příslušné informace pouze jednou.
- (31) Veškeré náklady na inspekce lodí vedoucí k jejich zadržení a náklady vzniklé zrušením odepření přístupu by měl nést majitel nebo provozovatel lodí.

(1) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (33) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí a k přijetí prováděcích pravidel k článkům 8 a 10. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (34) Jelikož cílů této směrnice, totiž snížení nevyhovující námořní dopravy ve vodách prostřednictvím zdokonalení systému inspekci Společenství pro námořní lodě a rozvoje prostředků pro uskutečnění preventivních opatření v oblasti znečišťování moří, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů jejího rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (35) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která představují v porovnání se směrnicí 95/21/ES podstatnou změnu. Povinnost provést ustanovení, jež nebyla změněna, vyplývá z uvedené směrnice.
- (36) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.
- (37) Systém státní přístavní inspekce vytvořený v souladu s touto směrnicí by měl být proveden ve stejný den ve všech členských státech. V této souvislosti by Komise měla zajistit, aby byla přijata vhodná přípravná opatření, včetně vyzkoušení nové inspekční databáze a poskytnutí školení inspektorům.
- (38) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny 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.
- (39) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy by pravidlo *de minimis* mělo umožnit těmto členským státům odchýlit se od ustanovení této směrnice, což znamená, že tyto členské státy, pokud splňují určitá kritéria, nejsou povinny provádět tuto směrnici.
- (40) V zájmu zohlednění toho, že francouzské zámořské departementy patří do jiné zeměpisné oblasti, jsou z velké části stranami jiných regionálních memorand o státní přístavní inspekci, než je Pařížské memorandum, a jejich dopravní toky s kontinentální Evropou jsou velmi omezené, měl by mít dotčený členský stát možnost vyloučit tyto přístavy ze systému státní přístavní inspekce používaného v rámci Společenství,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je pomocí zásadním způsobem snížit nevyhovující námořní dopravu ve výsostných vodách členských států

- a) zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek;
- b) zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupů pro inspekce a zadržování, v návaznosti na odborné znalosti a zkušenosti získané na základě Pařížského memoranda;
- c) zavedením systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství na základě inspekci prováděných v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda, jehož účelem je provádět inspekce všech lodí v intervalu, který je odvozen od jejich rizikového profilu s tím, že lodě představující vyšší riziko se podrobí častějším a podrobnějším inspekci.

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

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „úmluvami“ následující úmluvy spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, v aktualizovaném znění:
 - a) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66);
 - b) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74);
 - c) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78);
 - d) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78/95);
 - e) Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72);
 - f) Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (ITC 69);
 - g) Úmluva o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (ILO č. 147);
 - h) Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992 (CLC 92);
- 2) „Pařížským memorandem“ Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, v aktualizovaném znění;
- 3) „rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO“ Usnesení A.974(24) shromáždění IMO;
- 4) „oblastí Pařížského memoranda“ zeměpisná oblast, ve které signatáři Pařížského memoranda vykonávají inspekce v rámci Pařížského memoranda;
- 5) „lodí“ každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu;
- 6) „součinností mezi lodí a přístavem“ součinnost, kdy je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodí;
- 7) „lodí v kotvišti“ loď v přístavu nebo v jiné oblasti spadající do jurisdikce přístavu, avšak nikoliv loď v úvazišti, která vykonává součinnost s přístavem;
- 8) „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce a odpovědná tomuto příslušnému orgánu;
- 9) „příslušným orgánem“ orgán námořní správy odpovědný za státní přístavní inspekci v souladu s touto směrnicí;
- 10) „noční dobou“ každá doba v délce nejméně sedmi hodin, vymezená vnitrostátními právními předpisy, která ve všech případech musí zahrnovat dobu mezi půlnocí a pátou hodinou ranní;
- 11) „počáteční inspekci“ návštěva inspektora na palubě lodě za účelem kontroly souladu s příslušnými úmluvami a předpisy, zahrnující přinejmenším kontroly požadované podle čl. 13 odst. 1;
- 12) „podrobnou inspekci“ inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 13 odst. 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu;
- 13) „rozšířenou inspekci“ inspekce, jejíž rozsah zahrnuje přinejmenším položky uvedené v příloze VII. Rozšířená inspekce může zahrnovat podrobnou inspekci, jsou-li k tomu zjevné důvody v souladu s čl. 13 odst. 3;
- 14) „stížností“ jakákoli informace či zpráva předložená jakoukoli osobou nebo organizací, která má oprávněný zájem na bezpečnosti lodě, včetně zájmu týkajícího se bezpečnosti či zdravotních rizik posádky, životních a pracovních podmínek a zabránění znečištění;
- 15) „zadržením“ formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři;

- 16) „příkazem k odepření přístupu“ rozhodnutí určené veliteli lodě, společnosti odpovědné za loď a státu vlajky, pod kterou loď pluje, v němž se oznamuje, že loď bude odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť v rámci Společenství;
- 17) „zastavením provozu“ formální zákaz lodi pokračovat v plavbě na základě zjištěných závad, které by jednotlivě nebo společně mohly znamenat ohrožení dalšího provozu;
- 18) „společností“ vlastníků lodí nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který od vlastníka lodi převzal odpovědnost za její provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít veškeré povinnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění („předpis ISM“);
- 19) „uznanou organizací“ klasifikační společnost či jiný soukromý subjekt, které jménem správního orgánu státu vlajky plní povinnosti uložené právními předpisy;
- 20) „zákonným osvědčením“ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s úmluvami;
- 21) „osvědčením o klasifikaci“ dokument, vydaný uznávanou organizací, který potvrzuje soulad s kapitolou II-1 částí A-1 pravidlem 3-1 úmluvy SOLAS 74;
- 22) „inspekční databázi“ informační systém přispívající k provádění systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství a týkající se údajů o inspekcích provedených ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem.

Francie může rozhodnout, že přístavy a kotviště, na které se vztahuje tento odstavec, nezahrnují přístavy a kotviště nacházející se v zámořských departementech uvedených v čl. 299 odst. 2 Smlouvy.

Pro účely této směrnice se za inspekci považuje i inspekce lodě, kterou členský stát provede ve svých výsostných vodách mimo přístav.

Tímto článkem nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle příslušných úmluv.

Členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou ověřit, že lodě, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, která za předchozí tři roky každoročně vplula do jejich říčních přístavů, se mohou od ustanovení této směrnice odchýlit.

Nejpozději ke dni provedení této směrnice sdělí členské státy, které nemají námořní přístavy, Komisi celkový počet plavidel a počet lodí, které vpluly do jejich přístavů za výše uvedené období tří let, a oznámí Komisi všechny následné změny výše uvedených počtů.

2. V případě lodí o hrubé prostornosti méně než 500 tun členské státy použijí příslušná ustanovení odpovídající úmluvy a v oblastech, na něž se úmluva nevztahuje, přijmou nezbytná opatření, aby dané lodě zjevně neohrožovaly bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí. Při použití tohoto odstavce se členské státy řídí přílohou 1 Pařížského memoranda.

3. Při inspekci lodi plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy, zajistí členské státy, aby nakládání s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než nakládání s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy.

4. Rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňata z oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Inspekční pravomoc

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření v souladu s mezinárodním právem, aby byly oprávněny provádět podle této směrnice inspekce na palubách cizích lodí.

2. Členské státy udržují vhodné příslušné orgány, jimž např. prostřednictvím náboru přidělí potřebný počet pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů, pro inspekce lodí, a přijmou veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby tito inspektoři vykonávali své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice, a zejména aby byli k dispozici pro provádění inspekcí vyžadovaných na základě této směrnice.

Článek 5

Systém inspekcí a každoroční inspekční závazek

1. Členské státy provádějí inspekce v souladu se systémem pro výběr uvedeným v článku 12 a s ustanoveními přílohy I.

2. Za účelem splnění svého ročního inspekčního závazku provede každý členský stát

- a) inspekci všech lodí s prioritou I, uvedených v čl. 12 písm. a), které vplouvají do jeho přístavů a kotvišť, a
- b) ročně celkový počet inspekcí všech lodí s prioritou I a II, uvedených v čl. 12 písm. a) a b), který bude odpovídat přinejmenším jeho podílu na celkovém počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a v oblasti Pařížského memoranda. Podíl inspekcí každého členského státu se zakládá na počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů dotyčného členského státu v poměru k celkovému počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů jednotlivých států v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda.

3. S ohledem na výpočet výše uvedeného podílu celkového počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda podle odstavce 2, se nezapočítávají lodě v kotvišti, pokud dotčený členský stát nestanoví jinak.

Článek 6

Podmínky dodržování inspekčního závazku

Členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), splní svůj závazek podle uvedeného opatření, nepřesahují-li neprovedené inspekce

- a) 5 % z celkového počtu lodí s prioritou I s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť;
- b) 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I jiných než lodí s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.

Bez ohledu na procentuální hodnoty uvedené v písmenech a) a b) však členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídkka.

Bez ohledu na procentuální hodnoty uvedené v písmenech a) a b), pro lodě s prioritou I vplouvající do kotvišť, však členské státy upřednostní inspekce lodí s vysokým rizikovým profilem,

kteří podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídkka.

Článek 7

Ujednání umožňující vyvážený podíl inspekcí v rámci Společenství

1. Na členský stát, ve kterém celkový počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavů přesahuje jeho podíl inspekcí uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí, jako že splnil svůj závazek, pokud tento stát provedl počet inspekcí lodí s prioritou I, který přinejmenším odpovídá takovému podílu inspekcí, a nevynechal více než 30 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

2. Na členský stát, ve kterém je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavů nižší, než je jeho podíl inspekcí uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí, jako že splnil tento závazek, vykoná-li inspekce u lodí s prioritou I vyžadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a) a inspekce přinejmenším u 85 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

3. Komise provede ve svém přezkumu uvedeném v článku 35 zejména dopad tohoto článku na inspekční závazek s ohledem na odborné posouzení a zkušenosti získané ve Společenství a v rámci Pařížského memoranda. Přezkum zohlední účel inspekce všech lodí vplouvajících do přístavů a kotvišť v rámci Společenství. Komise navrhne případně doplňková opatření za účelem zlepšení efektivity systému inspekce prováděných ve Společenství, a bude-li to třeba, nový přezkum dopadu tohoto článku v pozdější fázi.

Článek 8

Případy, kdy nedojde k inspekci určitých lodí

1. Členský stát se může rozhodnout pro odklad inspekce u lodí s prioritou I za těchto okolností:

- a) pokud lze inspekci provést při příštím vplutí lodi do přístavu, který se nachází v totožném členském státě, za předpokladu, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda a délka odkladu nepřesáhne 15 dnů, nebo
- b) lze-li inspekci vykonat v jiném přístavu v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda, do kterého loď směřuje, během 15 dnů, za předpokladu, že stát, ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s vykonáním inspekce.

Pokud bude inspekce odložena v souladu s písmenem a) nebo b) a je o ní učiněn záznam v inspekční databázi, nevykonaná inspekce se nezapočítává jako neprovedená inspekce u členských států, které rozhodly o odkladu inspekce.

Nicméně, pokud není vykonána inspekce lodi s prioritou I, v souladu s touto směrnicí nebude příslušná loď vyloučena z inspekce v dalším přístavu v rámci Společenství, do kterého vpluje.

2. Inspekce, která se z provozních důvodů u lodí s prioritou I neprovede, se nezapočítává jako nevykonaná inspekce, za předpokladu, že důvod pro neprovedení inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, pokud došlo k těmto výjimečným okolnostem:

a) podle uvážení příslušného orgánu by provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí nebo

b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době. Členské státy však v tomto případě přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, jsou podrobeny příslušné inspekci.

3. Není-li inspekce vykonána u lodě v kotvišti, nezapočítává se jako nevykonaná inspekce, jestliže

a) je loď podrobena inspekci v jiném přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda v souladu s přílohou I do 15 dnů nebo

b) loď vplouvá do přístavu pouze v noční době nebo délka pobytu lodi v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi nebo

c) by podle uvážení příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi.

4. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3.

Článek 9

Hlášení o vplutí lodě

1. Provozovatel, zástupce či velitel lodě, která má podstoupit rozšířenou inspekci podle článku 14 a která směřuje do přístavu nebo kotviště členského státu, ohlásí vplutí v souladu s přílohou III.

2. Po přijetí hlášení podle odstavce 1 tohoto článku a článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel⁽¹⁾, příslušný přístavní orgán nebo subjekt nebo k tomu účelu určený orgán nebo subjekt postoupí tuto informaci příslušnému orgánu.

3. Pro jakoukoliv komunikaci podle tohoto článku se použijí, kdykoliv to bude možné, prostředky elektronické komunikace.

4. Postupy a formáty, které členské státy zavedou pro účely přílohy III této směrnice, budou v souladu s příslušnými ustanoveními směrnice 2002/59/ES týkajícími se hlášení o lodích.

Článek 10

Rizikový profil lodě

1. Veškerým lodím, které vplouvají do přístavu či kotviště v členském státě, se v inspekční databázi přiřadí rizikový profil lodě, který určuje příslušnou prioritu pro jejich inspekci, interval inspekci a jejich rozsah.

2. Rizikový profil lodě se určuje spojením těchto obecných rizikových parametrů a rizikových parametrů vyplývajících z minulosti lodě:

a) Obecné parametry

Obecné parametry vyplývají z typu, stáří, vlajky, zúčastněných uznaných organizací a výkonnosti společnosti podle části I.1 přílohy I a podle přílohy II.

b) Parametry vyplývající z minulosti lodě

Parametry vyplývající z minulosti lodě vyplývají z počtu závad a zadržení během daného období podle části I.2 přílohy I a podle přílohy II.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, zejména

- a) kritérií státu vlajky;
- b) kritérií výkonu společnosti,

se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3 a na základě odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.

Článek 11

Četnost inspekcí

Lodě vplouvající do přístavů či kotvišť v rámci Společenství podléhají těmto pravidelným nebo dodatečným inspekcím:

- a) Lodě podléhají pravidelným inspekcím v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu v souladu s částí I přílohy I. Interval mezi pravidelnými inspekcemi se prodlouží, sníží-li se riziko. Pokud jde o lodě s vysokým rizikovým profilem, tento interval nepřekročí šest měsíců.
- b) Lodě podléhají dodatečným inspekcím bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce, za těchto podmínek:

— příslušný orgán zajistí, aby byla provedena inspekce lodí, pro které se použijí významné faktory uvedené v části II bodě 2A přílohy I,

— inspekce se může provést u lodí, na něž se vztahují neočekávané faktory uvedené v části II bodě 2B přílohy I. Rozhodnutí o provedení této dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.

Článek 12

Výběr lodí pro inspekci

Příslušný orgán zajistí, aby byly lodě vybírány pro inspekci na základě jejich rizikového profilu, jak je uveden v části I přílohy I, a v případě výskytu významných nebo neočekávaných faktorů podle části II bodu 2A a 2B přílohy I.

Příslušný orgán za účelem inspekce lodí

- a) vybere podle systému pro výběr uvedeného v části II bodě 3A přílohy I lodě, u kterých se má provést povinná inspekce, označované jako lodě s „prioritou I“;

- b) může vybrat podle části II bodu 3B přílohy I lodě, které mohou podléhat inspekci, označované jako lodě s „prioritou II“.

Článek 13

Prvotní a podrobná inspekce

Členské státy zajistí, aby se lodě vybrané k inspekci podle článku 12 podrobily prvotní nebo podrobné inspekci takto:

- 1) Příslušný orgán při každé prvotní inspekci lodě zajistí, aby inspektor alespoň

- a) zkontroloval osvědčení a související doklady uvedené v příloze IV, u nichž se požaduje, aby byly na palubě v souladu s právními předpisy Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany;

- b) případně ověřil, zda došlo k nápravě závažných nedostatků zjištěných při předcházející inspekci provedené členským státem nebo signatářským státem Pařížského memoranda;

- c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě a její hygieny včetně strojovny a ubytovacích prostor.

- 2) Pokud byly po inspekci uvedené v bodě 1 zaznamenány v inspekční databázi nedostatky, které je třeba odstranit v dalším přístavu, příslušný orgán tohoto dalšího přístavu může rozhodnout o tom, že nebude ověřovat skutečnosti uvedené v bodě 1 písm. a) a c).

- 3) Podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování souladu s požadavky lodního provozu, se provede, pokud se lze po inspekci uvedené v bodě 1 na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy.

„Zřejmé důvody“ existují, zjistí-li inspektor skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze V.

Článek 14

Rozšířená inspekce

1. Následující kategorie lodí podléhají rozšířené inspekci podle části II bodu 3A a 3B přílohy I:

- lodě s vysokým rizikovým profilem,
- osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
- lodě s vysokým rizikovým profilem nebo osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, v případě významných nebo neočekávaných faktorů,
- lodě, u kterých se má vykonat opětovná inspekce v návaznosti na rozhodnutí o odepření přístupu podle článku 16.

2. Provozovatel nebo velitel lodě zajistí, aby byl v provozním plánu vymezen dostatečný čas na vykonání rozšířené inspekce.

Aniž jsou dotčena kontrolní opatření vyžadovaná z bezpečnostních důvodů, loď zůstane v přístavu až do dokončení inspekce.

3. Příslušný orgán po přijetí předběžného oznámení od lodí, která se má podrobit pravidelné rozšířené inspekci, tuto loď vyrozumí, pokud rozšířená inspekce nebude vykonána.

4. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise přijme postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí opatření k příloze VII.

Článek 15

Pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany

1. členské státy zajistí, aby jejich inspektoři dodržovali postupy a pokyny stanovené v příloze VI.

2. Pokud jde o bezpečnostní kontroly, členské státy použijí příslušné postupy, které jsou uvedeny v příloze VI této směrnice u všech lodí uvedených v čl. 3 odst. 1, 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004⁽¹⁾, při vplutí do jejich přístavů a kotvišť, pokud neplují pod vlajkou státu přístavní inspekce.

3. Ustanovení článku 14 této směrnice o rozšířených inspekcích se použijí u lodí typu ro-ro a u vysokorychlostních osob-

ních lodí, jak jsou uvedeny v čl. 2 písm. a) a b) směrnice 1999/35/ES.

Pokud byla vykonána kontrola lodě podle článků 6 a 8 směrnice 1999/35/ES státem, který není státem vlajky lodí, tyto zvláštní kontroly se zaznamenají případně jako podrobná nebo rozšířená inspekce do inspekční databáze a zohlední se pro účely článků 10, 11 a 12 této směrnice a pro zjištění o splnění inspekčního závazku každého členského státu, pokud se vztahují na všechny body uvedené v příloze VII této směrnice.

Ustanovení této směrnice týkající se nápravy nedostatků, zadržení, odepření přístupu, následných opatření po inspekci, zadržení a odmítnutí přístupu se příslušně použijí, aniž je tím dotčen zákaz provozu lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních lodí, o kterém bylo rozhodnuto podle článku 10 směrnice 1999/35/ES.

4. V případě potřeby může Komise postupem podle čl. 31 odst. 2 přijmout pravidla pro harmonizované provádění odstavců 1 a 2 tohoto článku.

Článek 16

Opatření k odepření přístupu některým lodím

1. členský stát zajistí, aby lodi, která

— pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na černé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena nebo byl vydán zákaz provozu podle směrnice 1999/35/ES nebo

— pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na šedé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi, kterou každoročně zveřejňuje Komise, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena nebo byl vydán zákaz provozu podle směrnice 1999/35/ES,

byl odepřen přístup do jeho přístavů a kotvišť, s výjimkou situací uvedených v čl. 21 odst. 6.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

Odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav nebo kotviště, v němž byla zadržena potřeť a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu.

2. Příkaz k odepření přístupu lze zrušit pouze po uplynutí lhůty tří měsíců od okamžiku vystavení příkazu a po splnění podmínek podle odstavců 3 až 9 přílohy VIII.

Vztahuje-li se na loď druhý příkaz k odepření přístupu, je lhůta dvanáct měsíců.

3. Jakékoli další zadržení v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství má za následek odepření přístupu do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství. Tento třetí příkaz k odepření přístupu je možné zrušit po uplynutí 24 měsíců od vydání příkazu a pouze v případě, že

— loď pluje pod vlajkou státu, který podle míry zadržených lodí není na černé ani šedé listině uvedené v odstavci 1,

— zákonná nebo klasifikační osvědčení lodi byla vydána organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (přepracované znění) ⁽¹⁾,

— loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I a

— jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích 3 až 9 přílohy VIII.

Po uplynutí lhůty 24 měsíců od vydání příkazu je každé lodi nespĺňující podmínky stanovené v tomto odstavci trvale odepřen přístup do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství.

4. Každé následné zadržení v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství po třetím odepření přístupu by mělo mít za následek trvalé odepření přístupu do jakéhokoli přístavu a kotviště v rámci Společenství.

5. Pro účely tohoto článku členské státy dodržují postupy stanovené v příloze VIII.

Článek 17

Zpráva o inspekci určená veliteli lodě

Po skončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy IX. Velitel lodě obdrží kopii této zprávy o inspekci.

Článek 18

Stížnosti

Veškeré stížnosti jsou předmětem rychlého počátečního posouzení příslušným orgánem. Posouzení umožní určit, zda je stížnost odůvodněná.

Pokud tomu tak je, příslušný orgán stížnost odpovídajícím způsobem vyřídí, zejména zajistí, aby všechny osoby, kterých se stížnost přímo týká, měly možnost vyjádřit své připomínky.

Považuje-li příslušný orgán stížnost za zjevně neopodstatněnou, informuje stěžovatele o svém rozhodnutí a důvodech tohoto rozhodnutí.

Totožnost stěžovatele nesmí být veliteli lodě nebo majiteli daně lodě vyzrazena. Inspektor zajistí při všech rozhovorech se členy posádky důvěrnost.

O stížnostech, které nebyly zjevně neopodstatněné, a o následných opatřeních informují členské státy správní orgány státu vlajky, případně zašlou kopii Mezinárodní organizaci práce.

Článek 19

Náprava a zadržení

1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí je nebo bude odstraněna v souladu s ujednáními.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodí, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něž se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě, nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

⁽¹⁾ Viz strana 11 v tomto čísle Úředního věstníku.

3. Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze X.

4. Pokud se v tomto ohledu při inspekci zjistí, že loď není vybavena fungujícím záznamníkem cestovních údajů o plavbě, je-li použití záznamníku podle směrnice 2002/59/ES povinné, příslušný orgán zajistí, aby byla loď zadržena.

Není-li takovou závadu možné odstranit bezprostředně v přístavu zadržení, může příslušný orgán lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do opravárenské loděnice nejbližší k přístavu zadržení, kde mohou být závady bezprostředně odstraněny, nebo požadovat odstranění závad ve lhůtě nejvýše 30 dnů v pokynech podle Pařížského memoranda. Pro tento účel se použijí postupy uvedené v článku 21.

5. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav lodě zjevně nevyhovující, může příslušný orgán pozastavit inspekci lodě, dokud odpovědné osoby nepřijmou nezbytná opatření, která zajistí, aby loď vyhovovala příslušným požadavkům úmluv.

6. Dojde-li k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně správu státu vlajky, nebo není-li to možné, konzula nebo v případě jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu písemně o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně zprávy o inspekci. Dále jsou případně informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané organizace příslušné pro vydávání lodních klasifikačních osvědčení nebo zákonných osvědčení podle úmluv.

7. Touto směrnicí nejsou dotčeny další požadavky úmluv, pokud jde o postupy ohlašování a podávání zpráv týkající se státní přístavní inspekce.

8. Při výkonu státní přístavní inspekce podle této směrnice se vyvine veškeré možné úsilí, aby nedocházelo k nepřiměřenému zadržování nebo zpoždění lodí. Je-li loď nepřiměřeně zadržována nebo zpožděna, má majitel nebo provozovatel právo na náhradu veškeré způsobené ztráty nebo škody. Důkazní břemeno ve všech případech údajného nepřiměřeného zadržování nebo zpoždění je na majiteli nebo provozovateli lodě.

9. Aby se zmírnilo zablokování přístavu, může příslušný orgán povolit, je-li to bezpečné, přesun zadržené lodi do jiné části přístavu. Riziko zablokování přístavu se nicméně nezohledňuje při rozhodování o tom, zda má loď být zadržena, či naopak ze zadržení uvolněna.

Přístavní orgány nebo subjekty spolupracují s příslušným orgánem s cílem usnadnit umístění zadržovaných lodí.

10. Přístavní orgány nebo subjekty musí být informovány o vydání příkazu k zadržení při nejbližší příležitosti.

Článek 20

Právo na odvolání

1. Majitel nebo provozovatel lodi nebo jeho zástupce v členském státě má právo odvolat se proti rozhodnutí o zadržení nebo proti odepření přístupu, které vydal příslušný orgán. Odvolání nemá na zadržení nebo odepření přístupu odkladný účinek.

2. K tomu účelu členské státy zavedou a udržují vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

3. Příslušné orgány řádně informují velitele lodě o právu na odvolání podle odstavce 1 a o praktických opatřeních, která s tímto právem souvisejí.

4. Pokud je v důsledku odvolání nebo žádostí předložených majitelem či provozovatelem lodi nebo zástupcem některého z nich zadržení či příkaz k odepření přístupu zrušen či změněn:

a) členské státy zajistí, aby byla neprodleně odpovídajícím způsobem provedena změna v inspekční databázi;

b) členský stát, v němž byl vydán příkaz k zadržení či k odepření přístupu, zajistí, aby byly do 24 hodin od takového rozhodnutí informace zveřejněné v souladu s článkem 26 opraveny.

Článek 21

Postup následující po inspekci a zadržení

1. Pokud závady uvedené v čl. 19 odst. 2 nelze odstranit v přístavu inspekce, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do příslušné opravárenské loděnice nejbližší od přístavu zadržení, dle volby velitele lodě a příslušných orgánů, v níž lze provést následná opatření za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky stanovené příslušným orgánem státu vlajky a schválené členským státem. Tyto podmínky zajišťují, že loď může pokračovat v cestě, aniž by ohrozila bezpečnost a zdraví cestujících nebo posádky, aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud k rozhodnutí poslat loď do opravárenské loděnice dojde pro nesoulad s rezolucí IMO A. 744(18), a to buď pokud jde o lodní dokumenty, nebo o nedostatky a závady ve struktuře lodě, příslušný orgán může požadovat, aby byla v přístavu zadržena provedena nezbytná měření tloušťky materiálu, než je lodi povolena plavba.

3. Za okolností podle odstavce 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavu inspekce všechny podmínky cesty příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. 19 odst. 6 a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

Příslušný orgán členského státu, který obdrží toto oznámení, informuje oznamující orgán o přijatých opatřeních.

4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do veškerých přístavů či kotvišť v rámci Společenství odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři:

- a) které nevyhoví podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoliv členského státu nebo
- b) které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že nesměřují do stanovené opravárenské loděnice.

Toto odepření zůstane zachováno, dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

5. Za okolností uvedených v odst. 4 písm. a) je příslušný orgán členského státu, kde byly zjištěny závady, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 písm. b) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu může členský stát žádat o konzultace se správou vlajky dané lodi.

6. Odchylně od ustanovení odstavce 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu či kotviště v případě působení vyšší moci nebo z důvodu vyšších bezpečnostních zájmů, v zájmu snížení nebezpečí znečišťování či v zájmu nápravy závad za předpokladu, že majitel, provozov-

atel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu lodí a tato opatření uspokojují příslušný orgán daného členského státu.

Článek 22

Odbornost inspektorů

1. Inspekce provádějí pouze inspektoři, kteří splňují kvalifikační kritéria uvedená v příloze XI a které příslušný orgán oprávnil k provádění státní přístavní inspekce.

2. Nemá-li příslušný orgán státu přístavu k dispozici požadovanou odbornost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoliv osoba disponující požadovanou odborností.

3. Příslušný orgán, inspektoři provádějící státní přístavní inspekci a osoby, které jsou jim nápomocny, nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v přístavu inspekce, ani na lodi podrobované inspekci, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která vydává zákonná a klasifikační osvědčení nebo která provádí šetření nezbytná pro vydání těchto osvědčení lodím, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.

4. Každý inspektor se prokazuje osobním dokladem v podobě průkazu vydaného příslušným orgánem v souladu se směrnicí Komise 96/40/ES ze dne 25. června 1996 o vytvoření jednotného vzoru pro průkazy inspektorů státní přístavní inspekce ⁽¹⁾.

5. Členské státy zajistí, aby před udělením oprávnění k provádění inspekci byla prověřena způsobilost inspektorů a jejich soulad s minimálními kritérii uvedenými v příloze XI a aby byla tato způsobilost posléze pravidelně prověřována v souladu se systémem odborného vzdělávání uvedeného v odstavci 7.

6. Členské státy zajistí, aby byli inspektoři náležitě odborně připraveni, pokud jde o změny systému státní přístavní inspekce, jež je uplatňován ve Společenství, jak stanoví tato směrnice a změny úmluv.

7. Komise ve spolupráci s členskými státy vypracuje a prosazuje harmonizovaný systém Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 196, 7.8.1996, s. 8.

Článek 23

Zprávy lodivodů a přístavních orgánů

1. Členské státy přijmou vhodná opatření, aby zajistily, aby jejich lodivodi doprovázející lodě do přístavů nebo z přístavů nebo působící na lodích připlouvajících do přístavu nebo při tranzitu v členském státě neprodleně informovali příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvědí o zjevných nesrovnalostech, které mohou být na újmu bezpečné plavbě lodě nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány nebo subjekty při výkonu svých běžných povinností dozvědí, že na lodi v jejich přístavu se vyskytly zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečnosti lodě nebo které představují nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán nebo subjekt daného přístavního státu.

3. Členské státy vyžadují, aby lodivodi a přístavní orgány nebo subjekty podali zprávu přinejmenším o těchto informacích, a to pokud možno v elektronické podobě:

— informace o lodi (název, číslo IMO, volací znak a vlajka),

— informace o plavbě (poslední přístav, ve kterém loď zastavila, přístav určen),

— popis zjevných nesrovnalostí zjištěných na lodi.

4. Členské státy zajistí, aby byla učiněna náležitá následná opatření, pokud jde o zjevné nesrovnalosti oznámené lodivody, přístavními orgány nebo subjekty, a provedou podrobný záznam o provedeném opatření.

5. Komise může přijmout v souladu s regulativním postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí opatření k tomuto článku, včetně harmonizace elektronického formátu a postupů pro podávání hlášení o zjevných nesrovnalostech od lodivodů, přístavních orgánů nebo subjektů a o navazujících opatřeních podniknutých členskými státy.

Článek 24

Inspekční databáze

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, vycházející z odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda.

Inspekční databáze obsahuje veškeré informace nezbytné pro zavedení systému inspekční stanoveného touto směrnicí a zahrnuje funkce uvedené v příloze XII.

2. Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby informace o skutečném čase příplutí a odplutí všech lodí vplouvajících do jejich přístavů a kotvišť, společně s identifikací dotyčného přístavu, byly zaneseny v přiměřené lhůtě do inspekční databáze prostřednictvím systému Společenství pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“, uvedeného v čl. 3 písm. s) směrnice 2002/59/ES. Jakmile členské státy zanesou tyto informace do inspekční databáze prostřednictvím „SafeSeaNet“, jsou osvobozeny od poskytování údajů v souladu s bodem 1.2 a bodem 2 písm. a) a b) přílohy XIV této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby informace týkající se inspekci prováděných v souladu s touto směrnicí byly zaneseny do inspekční databáze co nejdříve po vypracování inspekční zprávy nebo zrušení zadržení.

Členské státy zajistí, aby informace zanesené do výše uvedených inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro zveřejnění.

4. Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy může Komise získat z inspekční databáze veškeré příslušné údaje týkající se provádění této směrnice, zejména údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, u nichž má být provedena inspekce, o pohybu lodí a o inspekčních závazcích jednotlivých členských států.

Státy mají přístup ke všem informacím zaneseným do inspekční databáze, které se týkají provádění inspekčních postupů podle této směrnice.

Členskými státy a třetím státy, které jsou signatáři Pařížského memoranda, se zaručuje přístup ke všem údajům, které poskytly do inspekčních databází, a k údajům o lodích plujících pod jejich vlajkou.

Článek 25

Spolupráce

Každý členský stát zajistí, aby přístavní orgány nebo subjekty a další příslušné orgány nebo subjekty poskytly příslušnému orgánu odpovědnému za státní přístavní inspekci následující druhy informací, které mají k dispozici:

— informace oznámené v souladu s článkem 9 a přílohou III,

- informace o lodích, které neposkytly informace požadované touto směrnicí, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu ⁽¹⁾, směrnicí 2002/59/ES a případně i nařízením (ES) č. 725/2004,
- informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují články 7 nebo 10 směrnice 2000/59/ES,
- informace o lodích, jimž byl odepřen vstup či které byly z důvodu bezpečnosti vykázány z přístavu,
- informace o zjevných nesrovnalostech v souladu s článkem 23.

Článek 26

Zveřejnění informací

Komise na základě odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda zpřístupní na veřejných internetových stránkách informace o inspekcích, zadrženích a odepření přístupu v souladu s přílohou XIII.

Článek 27

Zveřejnění seznamu společností s nízkou a velmi nízkou výkonností

Komise vypracuje a zveřejní na veřejných internetových stránkách informace o společnostech, jejichž výkonnost s ohledem na stanovení rizikového profilu lodě podle části I přílohy I byla po dobu tří měsíců nebo déle pokládána za nízkou.

Komise přijme regulativním postupem podle čl. 31 odst. 2 prováděcí pravidla k tomuto článku, kterými stanoví zejména způsoby zveřejňování.

Článek 28

Náhrada nákladů

1. Pokud inspekce podle článků 13 a 14 potvrdí nebo objeví nedostatky ve vztahu k požadavkům úmluvy a opodstatňující zadržení lodě, hradí všechny náklady běžného účetního období týkající se inspekce majitel lodě nebo provozovatel nebo jeho zástupce ve státu přístavu.

2. Všechny náklady související s inspekcemi provedenými příslušnými orgány členského státu podle článku 16 a čl. 21 odst. 4 hradí majitel nebo provozovatel lodě.

3. V případě zadržení lodě nese všechny náklady týkající se zadržení v přístavu majitel nebo provozovatel lodě.

4. Zadržení nesmí být zrušeno, dokud nebyly náklady zcela uhrazeny nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka na úhradu těchto nákladů.

Článek 29

Údaje nezbytné ke sledování provádění

Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v příloze XIV ve lhůtách stanovených v uvedené příloze.

Článek 30

Sledování souladu a výkonnosti členských států

Aby se zajistilo účinné provádění této směrnice a sledování celkového fungování systému státní přístavní inspekce Společenství v souladu s čl. 2 písm. b) bodem i) nařízení (ES) č. 1406/2002, Komise shromažďuje veškeré nezbytné informace a provádí návštěvy členských států.

Článek 31

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený článkem 3 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽²⁾.

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

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

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

Článek 32

Postup při provádění změn

Komise

- a) upraví přílohy, s výjimkou přílohy I, za účelem jejich přizpůsobení změnám v právních předpisech Společenství o námořní bezpečnosti, které vstoupily v platnost, úmluvách, protokolech, mezinárodních předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních organizací a změnám v Pařížském memorandu, které vstoupily v platnost;

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) změni definice odkazující na úmluvy, mezinárodní protokoly, předpisy a rezoluce a právní předpisy Společenství, které jsou významné pro účely této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 31 odst. 3.

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v článku 2 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

Článek 33

Prováděcí pravidla

Při stanovení prováděcích pravidel, na která odkazují čl. 8 odst. 4, čl. 10 odst. 3, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 4, čl. 23 odst. 5 a článek 27, postupy podle čl. 31 odst. 2 a 3 věnuje Komise zvláštní pozornost tomu, aby tato pravidla zohlednila odborné znalosti a zkušenosti získané v rámci systému inspekcí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda.

Článek 34

Sankce

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 35

Přezkum

Komise vyhodnotí uplatňování této směrnice nejpozději do 30. června 2012. Přezkum zahrne mimo jiné i splnění celkového inspekčního závazku Společenství stanoveného v článku 5, počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě, počet provedených inspekcí a dodržování ročního inspekčního závazku jednotlivými členskými státy a provádění článků 6, 7 a 8.

Závěry tohoto hodnocení sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a na jeho základě rozhodne, zda je nutné navrhnout změnu této směrnice nebo další právní předpisy v této oblasti.

Článek 36

Provádění a oznamování

1. Členské státy do 31. prosince 2010 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí.

Tyto předpisy provedou s účinkem od 1. ledna 2011.

2. Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Obsahují rovněž prohlášení, že odkazy na směrnice zrušené touto směrnicí ve stávajících právních a správních předpisech se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů přijatých v oblasti působnosti této směrnice.

4. Dále Komise pravidelně informuje Evropský parlament a Radu o pokroku při provádění této směrnice v členských státech, zejména se zaměřením na jednotné provádění inspekčního systému ve Společenství.

Článek 37

Zrušení

Směrnice 95/21/ES, ve znění směrnic uvedených v části A přílohy XV, se zrušuje s účinností ode dne 1. ledna 2011, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze XVI této směrnice.

Článek 38

Vstup v platnost

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

Článek 39

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

PŘÍLOHA I

PRVKY SYSTÉMU STÁTNÍ PŘÍSTAVNÍ INSPEKCE SPOLEČENSTVÍ

(podle článku 5)

Do systému státní přístavní inspekce Společenství budou zahrnuty tyto prvky:

I. Rizikový profil lodě

Rizikový profil lodě se určí na základě kombinace těchto obecných parametrů a parametrů vyplývajících z minulosti lodi:

1. Obecné parametry

a) Typ lodě

Osobní lodě, ropné tankery a chemické tankery, lodě přepravující plyn a lodě přepravující volně ložený náklad se považují za lodě představující vyšší riziko.

b) Stáří lodě

Lodě starší dvanácti let se považují za lodě představující vyšší riziko.

c) Výkonnost státu vlajky

i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě plující pod vlajkou státu, u nichž byl v souladu s rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO dokončen audit a případně navržena nápravná opatření, se považují za lodě představující nižší riziko. Jakmile budou přijata opatření podle čl. 10 odst. 3, stát vlajky lodě prokáže, že jsou dodržovány předpisy k provádění závazných nástrojů IMO.

d) Uznané organizace

i) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznávaných organizací, které mají nízkou či velmi nízkou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznávaných organizací, které mají vysokou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě s osvědčeními vydanými organizacemi podle podmínek nařízení (ES) č. 391/2009, se považují za lodě představující nižší riziko.

e) Výkonnost společnosti

i) Lodě patřící společnosti s nízkou či velmi nízkou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě patřící společnosti s vysokou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí ve Společenství a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

2. Parametry vyplývající z minulosti lodě

- i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě, které během inspekci provedených v době stanovené v příloze II vykázaly menší počet závad, než je počet uvedený v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě, které nebyly zadrženy v době stanovené v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

Rizikové parametry se zkombinují a vzájemně zvažují tak, aby se s ohledem na relativní vliv jednotlivých parametrů na celkové riziko lodí určily tyto rizikové profily lodě:

- vysoké riziko,
- standardní riziko,
- nízké riziko.

Při určování těchto rizikových profilů je kladen důraz na parametry týkající se typu lodě, výkonnosti státu vlajky, uznaných organizací a výkonnosti společnosti.

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

Pravidelné inspekce se konají v předem stanovených intervalech. Jejich četnost se určí podle rizikového profilu lodí. Interval mezi pravidelnými inspekci u vysoce rizikových lodí nepřekročí šest měsíců. Interval mezi pravidelnými inspekci u lodí s jinými rizikovými profily se prodlužuje se snižujícím se rizikem.

Členské státy provádějí pravidelné inspekce u

- každé lodě s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních šesti měsíců. Vysoce rizikové lodě jsou způsobilé pro inspekci od pátého měsíce,
- každé lodě se standardním rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 12 měsíců. Lodě představující standardní riziko jsou způsobilé pro inspekci od desátého měsíce,
- každé lodě s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 36 měsíců. Lodě představující nízké riziko jsou způsobilé pro inspekci od dvacátého čtvrtého měsíce.

2. Dodatečné inspekce

Lodě, jichž se týkají následující významné nebo neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na období, které uplynulo od jejich poslední pravidelné inspekce. Nutnost vykonat dodatečnou inspekci z důvodu neočekávaných faktorů je však ponechána na odborném uvážení inspektora.

2A. Významné faktory

U lodí, na které se vztahují následující významné faktory, se vykoná inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce:

- lodě, kterým byla od poslední inspekce ve Společenství či v oblasti Pařížského memoranda z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace,
- lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaných jiným členským státem,
- lodě, které nelze nalézt v inspekční databázi,

- lodě, které
 - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu,
 - byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod nebo
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem a tím nedodržely opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy.

2B. Neočekávané faktory

U lodí, na které se vztahují následující neočekávané faktory, se může vykonat inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o vykonání takové dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu:

- lodě, které nedodržely platné znění Doporučení o plavbě přístupovými místy do Baltského moře IMO,
- lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce ve Společenství nebo v oblasti Pařížského memoranda odebráno,
- lodě, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty hlásí, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou ohrozit životní prostředí podle článku 23 této směrnice,
- lodě, které nesplnily patřičné požadavky na ohlášení uvedené v článku 9 této směrnice, ve směrnici 2000/59/ES, směrnici 2002/59/ES a případně v nařízení (ES) č. 725/2004,
- lodě, jichž se týká zpráva nebo stížnost podaná velitelem lodě, členem posádky nebo kteroukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou,
- lodě, které byly zadrženy více než před třemi měsíci,
- lodě, u nichž byly nahlášeny závažné nedostatky, s výjimkou lodí, u kterých musely být nedostatky odstraněny do 14 dnů po odplutí, a nedostatků, které musely být odstraněny před odplutím,
- lodě, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným,
- lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí,
- lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko.

3. Systém výběru

3A. Inspekce lodí s prioritou I bude probíhat takto:

a) Rozšířená inspekce se provede

- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních šesti měsíců,
- u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 12 měsíců.

b) Počáteční nebo podrobná inspekce se případně provede

- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 12 měsíců.

- c) V případě významných faktorů
- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
 - se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let.
- 3B. Pokud se příslušný orgán rozhodne provést inspekci lodi s prioritou II, použije se následující postup:
- a) Rozšířená inspekce se provede
- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních pěti měsíců,
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.
- b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede
- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.
- c) V případě neočekávaných faktorů
- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
 - se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let.
-

PŘÍLOHA II

NÁVRH RIZIKOVÉHO PROFILU LODI

(podle čl. 10 odst. 2)

Obecné parametry			Profil				
			Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď s běžným rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)	
			Kritéria	Váhové body	Kritéria	Kritéria	
1	Druh lodi		Chemický tanker Plynový tanker Ropný tanker Loď převážející volně ložený náklad Osobní loď	2	ani loď s vysokým rizikem, ani loď s nízkým rizikem	Všechny druhy	
2	Stáří lodi		všechny druhy > 12 let	1		Všechna stáří	
3a	Vlajka	BGW-listina	černá – VHR, HR, M až HR	2		Bílá	
			černá – MR	1			
3b	IMO-audit		—	—		Ano	
4a	Uznaná organizace	Výkonnost	H	—		—	Vysoké
			M	—		—	—
			L	Nízká		1	—
			VL	Velmi nízká		—	—
4b	Uznaná v EU		—	—		Ano	
5	Společnost	Výkonnost	H	—	—	Vysoké	
			M	—	—	—	
			L	Nízká	2	—	
			VL	Velmi nízká	—	—	
Parametry minulosti							
6	Počet závad zazn. při insp. během předch. 36 měsíců	Závady	Nezpůsobilá	—	—	≤ 5 (a alespoň při jedné inspekci provedené za předch. 36 měsíců)	
7	Počet zadržení během předch. 36 měsíců	Zadržení	≥ 2 zadržení	1	—	Bez zadržení	

Loď s vysokým rizikovým profilem (HRS) jsou lodě, které splňují kritéria celkového počtu 5 nebo více váhových bodů.

Loď s nízkým rizikovým profilem (LRS) jsou lodě, které splňují všechna kritéria parametrů nízkého rizikového profilu.

Loď s běžným rizikovým profilem (SRS) jsou lodě, které nejsou ani loděmi HRS, ani loděmi LRS.

PŘÍLOHA III

OHLAŠOVÁNÍ

(podle čl. 9 odst. 1)

Informace, které jsou poskytovány podle čl. 9 odst. 1:

Informace uvedené níže se předkládají přístavnímu orgánu nebo orgánu či subjektu určenému pro tento účel, a to alespoň tři dny před očekávaným příplutím do přístavu či kotviště nebo před opuštěním předchozího přístavu, očekává-li se, že plavba nepotrvá déle než tři dny:

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
 - b) plánovaná doba trvání postoje v přístavu;
 - c) u tankerů:
 - i) sestava: jednoduchý trup, jednoduchý trup s oddělenými zátěžovými nádržemi, dvojitý trup,
 - ii) stav nákladních a zátěžových nádrží: plné, prázdné, inertní,
 - iii) objem a povaha nákladu;
 - d) plánované práce v přístavu či kotvišti určení (nakládka, vykládka, jiné);
 - e) plánované zákonné prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské práce, které mají být vykonány během postoje lodě v přístavu určení;
 - f) datum poslední rozšířené inspekce provedené v oblasti Pařížského memoranda.
-

PŘÍLOHA IV

SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKUMENTŮ

(podle čl. 13 odst. 1)

1. Mezinárodní výměrný list (1969).
2. — Bezpečnostní osvědčení osobní lodě,
 - Osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě,
 - Osvědčení o udělení výjimky, případně včetně seznamu nákladu,
 - Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě.
3. Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC).
4. Záznam o trvalém přehledu.
5. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů:
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů.
6. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií:
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií.
7. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty.
8. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek.
9. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966):
 - Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky.
10. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I a II.
11. Kniha záznamů o nákladu.
12. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou.
13. Osvědčení nebo jiné dokumenty požadované v souladu s ustanoveními STCW 78/95.
14. Lékařská osvědčení (viz Úmluva ILO č. 73 o lékařských vyšetřeních námořníků).
15. Tabulka úprav pracovního režimu na palubě (ILO č. 180 a STCW 78/95).
16. Záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků (ILO č. 180).
17. Informace o stabilitě.
18. Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS 74, kapitola IX).
19. Osvědčení o síle lodního trupu a o strojním zařízení vydaná příslušnou uznanou organizací (vyžadováno pouze, je-li loď klasifikována uznanou organizací).

20. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci.
21. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo.
22. Zvláštní seznam nebo prohlášení o nebezpečných věcech nebo podrobný nákladový plán.
23. Lodní deník se zřetelem na záznamy zkoušek a cvičení včetně bezpečnostních cvičení a kniha pro zápis inspekci a údržby záchranných prostředků a zařízení a požárních prostředků a zařízení.
24. Bezpečnostní osvědčení lodě pro zvláštní účely.
25. Bezpečnostní osvědčení pro mobilní mořské vrtací jednotky.
26. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
27. Poplachový rozpis, protipožární plán, a v případě osobní lodě plán kontroly poškození.
28. Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropou.
29. Archiv zpráv o prohlídkách (v případě lodí na přepravu hromadných nákladů a v případě tankových lodí).
30. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
31. V případě osobních lodí typu ro-ro informace o maximálním podílu A/A.
32. Doklad o povolení pro přepravu obilí.
33. Příručka pro zabezpečení nákladu.
34. Plán likvidace odpadků a kniha záznamů o odpadcích.
35. Systém podkladů pro rozhodování velitelů osobních lodí.
36. Plán spolupráce SAR pro osobní lodě plující po pravidelných trasách.
37. Seznam provozních omezení pro osobní lodě.
38. Knížka pro přepravu volně loženého nákladu.
39. Plán nakládky a vykládky pro přepravce volně loženého nákladu.
40. Osvědčení o pojištění nebo jakákoli jiná finanční záruka za občanskoprávní odpovědnost za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992).
41. Osvědčení požadovaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky ⁽¹⁾.
42. Osvědčení požadované podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod ⁽²⁾.
43. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ovzduší.
44. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění odpadními vodami.

⁽¹⁾ Viz strana 128 v tomto čísle Úředního věstníku.

⁽²⁾ Viz strana 24 v tomto čísle Úředního věstníku.

PŘÍLOHA V

PŘÍKLADY „ZŘEJMÝCH DŮVODŮ“

(podle čl. 13 odst. 3)

A. Příklady zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci

1. Lodě uvedené v oddílu II bodu 2A a 2B přílohy I.
2. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.
3. Během prohlídky osvědčení a ostatní dokumentace byly objeveny nepřesnosti.
4. Vyskytly se známky toho, že členové posádky nejsou schopni splnit požadavky týkající se dorozumívání na lodi podle článku 18 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků⁽¹⁾.
5. Průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo držitel průkazu způsobilosti není osoba, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
6. Velitel, důstojník či řadový námořník na lodi má v držení průkaz způsobilosti vydaný zemí, která neratifikovala STCW 78/95.
7. Doklady o nákladových a ostatních operacích nejsou bezpečně vedeny nebo nejsou v souladu se směrnicemi IMO, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních tanků je nad předepsanou maximální úroveň.
8. Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
9. Chybí aktualizovaný poplachový rozpis, nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění lodě.
10. Po vyslání falešných nouzových signálů nenásleduje odpovídající postup pro jejich zrušení.
11. Chybí základní vybavení nebo zařízení vyžadované úmluvami.
12. Na lodi jsou nevyhovující hygienické podmínky.
13. Obecný dojem a výsledky zkoumání inspektora umožňují shledat, že existují závažná poškození nebo závady lodního trupu nebo lodní konstrukce, které mohou ohrožovat konstrukční nebo vodotěsnou neporušenost lodě nebo její schopnost vzdorovat počasí.
14. Informace nebo doklad o tom, že velitel nebo posádka nejsou obeznámeni se zásadními činnostmi lodě vztahujícími se k bezpečnosti lodě nebo zabránění znečištění, nebo že tyto činnosti nejsou prováděny.
15. Chybějící tabulka úprav pracovního režimu na palubě a chybějící záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků.

B. Příklady zřejmých důvodů pro kontrolu bezpečnostních aspektů lodí

1. Inspektor může určit zřejmé důvody pro další kontrolní bezpečnostní opatření během počáteční státní přístavní inspekce, např.:
 - 1.1 ISSC není platné či vypršelo.
 - 1.2 Loď je na nižší bezpečnostní úrovni než přístav.
 - 1.3 Nebyla provedena cvičení týkající se bezpečnosti lodi.
 - 1.4 Záznamy z alespoň posledních deseti rozhraní loď/přístav nebo loď/loď jsou neúplné.
 - 1.5 Důkazy nebo pozorování, že spolu hlavní členové posádky nedokáží komunikovat.
 - 1.6 Důkazy potvrzující, že v bezpečnostních systémech existují vážné závady.

(1) Úř. věst. L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7 Informace od třetích stran, např. zpráva či stížnost týkající se informací o bezpečnosti.
 - 1.8 Loď má v držení následně vydané prozatímní Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) a podle odborného posudku inspektora je jedním z důvodů, proč loď či společnost o takové osvědčení žádá, že se chce vyhnout plnému dodržení úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI-2 a části A předpisu ISPS po uplynutí doby platnosti prozatímního osvědčení. Část A předpisu ISPS upřesňuje okolnosti, za nichž lze vydat prozatímní osvědčení.
 2. Pokud se jedná o zřejmé důvody, jak jsou popsány výše, inspektor neprodleně informuje příslušný bezpečnostní orgán (pokud inspektor není rovněž řádně oprávněným bezpečnostním úředníkem). Příslušný bezpečnostní orgán poté rozhodne, jaká další kontrolní opatření jsou nezbytná, přičemž zohlední bezpečnostní úroveň v souladu s pravidlem 9 kapitoly XI úmluvy SOLAS 74.
 3. Jiné zřejmé důvody, než jaké jsou uvedeny výše, jsou záležitostí řádně oprávněného bezpečnostního úředníka.
-

PŘÍLOHA VI

POSTUPY PŘI INSPEKCI LODÍ

(podle čl. 15 odst. 1)

Příloha 1 „Postupy státní přístavní inspekce“ Pařížského memoranda a tyto instrukce Pařížského memoranda v aktualizovaném znění:

- Instrukce 33/2000/02: Provozní inspekce na trajektových a osobních lodích,
 - Instrukce 35/2002/02: Pokyny pro inspektora státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se elektronických map,
 - Instrukce 36/2003/08: Pokyny pro inspekci pracovních a životních podmínek,
 - Instrukce 37/2004/02: Pokyny pro PSCO týkající se STCW 78/95 v platném znění,
 - Instrukce 37/2004/05: Pokyny pro inspekci počtu hodin práce a odpočinku,
 - Instrukce 37/2004/10: Pokyny pro PSCO týkající se bezpečnostních otázek,
 - Instrukce 38/2005/02: Pokyny pro kontrolu záznamníků cestovních údajů o plavbě (VDR) prováděnou PSCO,
 - Instrukce 38/2005/05: Pokyny týkající se přílohy I úmluvy MARPOL 73/78,
 - Instrukce 38/2005/07: Pokyny týkající se inspekce systému hodnocení stavu (CAS) ropných tankerů s jednoduchým trupem,
 - Instrukce 39/2006/01: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (předpis ISM),
 - Instrukce 39/2006/02: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se inspekce globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému (GMDSS),
 - Instrukce 39/2006/03: Optimalizace kontrolního seznamu zákazů a oznámení,
 - Instrukce 39/2006/10: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se kontroly zátěžových nádrží a simulace výpadku hlavní dodávky elektrické energie (zkouška vypnutí),
 - Instrukce 39/2006/11: Pokyny pro kontrolu konstrukce lodí převážejících volně ložený náklad,
 - Instrukce 39/2006/12: Kodex správných postupů pro inspektory státní přístavní inspekce,
 - Instrukce 40/2007/04: Kritéria pro posuzování odpovědnosti prováděné uznanými organizacemi,
 - Instrukce 40/2007/09: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se souladu s přílohou VI úmluvy MARPOL 73/78.
-

PŘÍLOHA VII

ROZŠÍŘENÁ INSPEKCE LODÍ**(podle článku 14)**

Rozšířená inspekce se týká zejména celkového stavu těchto rizikových oblastí:

- dokumentace,
- stav konstrukce,
- odolnost vůči povětrnostním vlivům,
- nouzové systémy,
- rádiová komunikace,
- manipulace s nákladem,
- požární bezpečnost,
- poplašná zařízení,
- pracovní a životní podmínky,
- navigační zařízení,
- záchranné prostředky,
- nebezpečné věci,
- hnací a pomocné zařízení,
- prevence znečištění.

S výhradou jejich praktické proveditelnosti nebo jakýchkoli omezení týkajících se bezpečnosti osob, lodě nebo přístavu rozšířená inspekce navíc zahrnuje prověření zvláštních položek rizikových oblastí v závislosti na druhu plavidla podrobeného inspekci stanoveného v souladu s čl. 14 odst. 3.

PŘÍLOHA VIII

**USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ A KOTVIŠŤ V RÁMCI SPOLEČENSTVÍ
(podle článku 16)**

1. Jsou-li podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je daná loď potřetí zadržena, písemně informuje velitele lodi, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.
2. Příslušný orgán zašle kopii příkazu k odepření přístupu správnímu orgánu státu vlajky, příslušné uznané organizaci, ostatním členským státům a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
3. Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. K této žádosti musí být přiložen dokument správy státu vlajky, vydaný po návštěvě řádně oprávněného inspektora na palubě, který uvádí, že daná loď plně odpovídá platným ustanovením úmluv. Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
4. K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být případně přiložen také dokument klasifikační společnosti, která tuto loď po návštěvě inspektora z klasifikační společnosti na palubě klasifikovala, z něž vyplývá, že tato loď odpovídá normám této klasifikační třídy stanoveným touto společností. Klasifikační společnost poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
5. Příkaz k odepření přístupu lodě do přístavu může být zrušen jen po uplynutí lhůty uvedené v článku 16 této směrnice a po opětovné inspekci lodě v dohodnutém přístavu.

Jestliže se dohodnutý přístav nachází v členském státě, může příslušný orgán tohoto státu na žádost příslušného orgánu, který vydal příkaz k odepření přístupu, povolit uvedené lodi, aby vplula do dohodnutého přístavu za účelem provedení opětovné inspekce. V takových případech nebude v přístavu manipulováno s nákladem, dokud nebude zrušen příkaz k odepření přístupu.

6. Pokud zadržení, jež vedlo k vydání příkazu k odepření přístupu, zahrnovalo závady ve struktuře lodi, příslušný orgán, který vydal příkaz k odepření přístupu, může vyžadovat, aby určité prostory, včetně nákladových prostorů a nádrží, byly zpřístupněny k přezkoumání během opětovné inspekce.
7. Opětovnou inspekci provede příslušný orgán členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu, nebo příslušný orgán v přístavu určený po dohodě s příslušným orgánem členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. Příslušný orgán může vyžadovat, aby opětovná inspekce byla ohlášena až 14 dní předem. Tomuto členskému státu se předloží uspokojivé důkazy o tom, že loď zcela splňuje platné požadavky úmluv.
8. Opětovná inspekce spočívá v rozšířené inspekci, která musí zahrnout alespoň odpovídající položky přílohy VII.
9. Všechny náklady této rozšířené inspekce nese majitel nebo provozovatel lodě.
10. Jestliže výsledky rozšířené inspekce uspokojují členský stát v souladu s přílohou VII, je příkaz k odepření přístupu zrušen a společnost lodě je o tom písemně informována.
11. Příslušný orgán své rozhodnutí písemně oznámí také správnímu orgánu státu vlajky, dotyčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán musí rovněž neprodleně aktualizovat inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
12. Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů v rámci Společenství, musejí být k dispozici v inspekční databázi a musejí být zveřejněny podle článku 26 a přílohy XIII.

PŘÍLOHA IX

ZPRÁVA O INSPEKCI

(podle článku 17)

Zpráva o inspekci musí obsahovat alespoň níže uvedené body.

I. Obecně

1. Příslušný orgán, který tuto zprávu vypracoval.
2. Datum a místo provedení inspekce.
3. Jméno lodě podrobené inspekci.
4. Vlajka.
5. Typ lodě (jak je uveden v osvědčení o řízení bezpečnosti).
6. Identifikační číslo IMO.
7. Volací značka.
8. Hrubá prostornost (RT).
9. Celková nosnost (přichází-li v úvahu).
10. Rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě.
11. Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, jakož i jiné organizace, které vydaly pro tuto loď klasifikační osvědčení, jestliže bylo vydáno.
12. Uzaná organizace nebo uznané organizace nebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s příslušnými úmluvami v zastoupení státu vlajky.
13. Jméno a adresa společnosti nebo provozovatele lodi.
14. Jméno a adresa nájemce odpovídajícího za výběr lodě a typ pronájmu v případě, že loď přepravuje hromadné kapalné nebo hromadné pevné náklady.
15. Konečné datum vypracování zprávy o inspekci.
16. Zmínka v tom smyslu, že podrobné informace o inspekci nebo zadržení mohou podléhat zveřejnění.

II. Informace o inspekci

1. Osvědčení vydaná v rámci uplatňování příslušných úmluv orgánem nebo organizací, která vydala dané (daná) osvědčení, včetně dne vydání a dne pozbytí účinnosti.
2. Části nebo prvky lodě, které byly podrobeny inspekci (v případě podrobné nebo rozšířené inspekce).
3. Přístav a datum poslední průběžné, výroční nebo obnovené prohlídky a název organizace, která tuto prohlídku provedla.
4. Typ inspekce (inspekce, podrobná inspekce, rozšířená inspekce).
5. Povaha závad.
6. Přijatá opatření.

III. Doplnkové informace v případě zadržení

1. Datum příkazu k zadržení.
 2. Datum zrušení příkazu k zadržení.
 3. Povaha závad opravňujících k vydání příkazu k zadržení (případné odkazy na úmluvy).
 4. V náležitých případech informace o tom, zda uznaná organizace nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení.
 5. Přijatá opatření.
-

PŘÍLOHA X

KRITÉRIA PRO ZADRŽENÍ LODI

(podle čl. 19 odst. 3)

ÚVOD

Pro určení, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané loď, použije inspektor kritéria uvedená níže v bodech 1 a 2.

Bod 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené loď (viz čl. 19 odst. 4).

Náhodné poškození při plavbě lodi do přístavu není důvodem k zadržení, pokud

- a) jsou patřičně dodržovány požadavky obsažené v pravidle I/11 písm. c) úmluvy SOLAS 74, pokud se týká oznámení správnímu orgánu státu vlajky, určenému inspektorovi nebo uznané organizaci odpovídající za vydání příslušného osvědčení;
- b) před vplutím do přístavu velitel loď nebo majitel loď poskytne orgánu státní přístavní inspekce údaje o okolnostech nehody a o způsobeném poškození a informace o nezbytném ohlášení správnímu orgánu státu vlajky;
- c) jsou přijata vhodná nápravná opatření podle požadavku orgánu a
- d) orgán se poté, co mu bylo ohlášeno dokončení oprav, ujistí, že byly opraveny závady, které byly zřejmým ohrožením bezpečnosti, zdraví nebo životního prostředí.

1. **Hlavní kritéria**

Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

Časový rozvrh:

Loď nezpůsobilé pokračovat v plavbě po moři musí být zadrženy po první inspekci bez ohledu na to, jak dlouho zůstane loď v přístavu.

Kritérium:

Loď je zadržena, jestliže jsou závady natolik závažné, že vyžadují, aby se inspektor vrátil a přesvědčil se, zda byly závady odstraněny před odplutím loď.

To, že inspektor považuje za nezbytné vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Vychází se z toho, že orgán musí určitým způsobem ověřit, nejlépe další návštěvou, že závady byly před odjezdem loď odstraněny.

2. **Použitelnost hlavních kritérií**

Při rozhodování o tom, zda závady zjištěné na lodi jsou závažné natolik, aby opravňovaly k zadržení loď, posoudí inspektor, zda:

1. loď má odpovídající a platnou dokumentaci;
2. loď má posádku požadovanou v dokladu o minimálním bezpečném obsazení posádkou.

Během inspekce musí inspektor navíc zhodnotit, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;
4. bezpečně manipulovat s nákladem, bezpečně jej přepravovat a kontrolovat podmínky jeho přepravy;

5. bezpečně obsluhovat stroje;
6. udržovat patřičný chod a řízení lodě;
7. účinně bojovat proti požáru v kterékoliv části lodě, bude-li to zapotřebí;
8. urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu;
9. zabránit znečištění životního prostředí;
10. udržovat dostatečnou stabilitu;
11. udržovat neporušení vodotěsnosti;
12. navazovat spojení v nesnázích;
13. zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi;
14. v případě nehody poskytovat co nejvíce informací.

Je-li odpověď na kteroukoli z uvedených položek záporná při uvážení všech zjištěných nedostatků, musí být zváženo zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. Inspektorovi je nápomocen při uplatňování těchto hlavních zásad seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, považovaných za závažné do té míry, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam nepovažuje za vyčerpávající.

3.1 *Obecně*

Chybějící platná osvědčení a dokumenty požadované příslušnými právními nástroji. Nicméně lodi plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou příslušné úmluvy nebo neuplatňuje jiné příslušné právní nástroje, nejsou oprávněné mít osvědčení stanovená úmluvami nebo jinými příslušnými právními nástroji. Proto nepřítomnost požadovaných osvědčení sama o sobě nezakládá důvod k zadržení těchto lodí. Při uplatňování ustanovení o „nikoli příznivějším zacházení“ je však před odplutím lodě požadována podstatná shoda s požadavky.

3.2 *Oblasti podle úmluvy SOLAS 74*

1. Porucha řádného fungování pohonu lodě a ostatního hlavního strojního zařízení, stejně jako elektrických zařízení.
2. Nedostatečná čistota stroje, nadměrné množství směsi mazadel a vody v podpalubích, izolace trubek včetně výfukového potrubí ve strojně znečištěna mazadly, nesprávná činnost a uspořádání podpalubních čerpadel.
3. Porucha řádné činnosti nouzového generátoru, osvětlení, baterií a spínačů.
4. Porucha řádné činnosti hlavního a pomocného řídicího zařízení lodě.
5. Nepřítomnost, nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení.
6. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení systému zjišťování požáru, požárních hlásičů, protipožárního vybavení, pevných zařízení k likvidaci požárů, ventilačních průduchů, požárních sprch, rychle se uzavírajících zařízení do té míry, že nemohou vyhovovat určenému použití.
7. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo porucha řádné činnosti protipožární ochrany nákladní paluby na tankerech.
8. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné porušení světel, sestav pro signalizaci a zvukových signálů.
9. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti rádiového zařízení pro tísňová volání a spojení v případě bezpečnostních událostí.

10. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti navigačního zařízení s ohledem na pravidlo SOLAS 74 V/16.2.
11. Nepřítomnost opravených navigačních map nebo všech ostatních příslušných publikací pro plavbu nezbytných pro plánovanou plavbu s ohledem na to, že jako náhražka map může být použit systém elektronického zobrazování mapy a informací (ECDIS) schváleného typu.
12. Nepřítomnost nejjiskřící výfukové ventilace čerpadel v nákladních prostorách.
13. Závažné závady v provozních požadavcích, jak je popsáno v oddíle 5.5 přílohy 1 Pařížského memoranda.
14. Počet, složení nebo kvalifikace posádky neodpovídá dokladu o bezpečném obsazení posádkou.
15. Neprovádění programu rozšířených inspekcí podle úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI pravidla 2.

3.3 Oblasti podle předpisu IBC

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti, nebo chybějící informace o nákladu.
2. Chybějící nebo poškozená bezpečnostní vysokotlaká zařízení.
3. Elektrická zařízení nejsou vnitřně bezpečná nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
4. Zdroje vznícení na ohrožených místech.
5. Porušení zvláštních požadavků.
6. Překročení nejvyššího povoleného množství nákladu na jednu nádrž.
7. Nedostatečná tepelná ochrana citlivých produktů.

3.4 Oblasti podle předpisu IGC

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti, nebo chybějící informace o nákladu.
2. Chybějící uzavírací zařízení v prostorách ubytovacích a obslužných.
3. Přepážky nejsou plynotěsné.
4. Vadné vzduchové uzávěry.
5. Chybějící nebo vadné rychle se uzavírající ventily.
6. Chybějící nebo vadné bezpečnostní ventily.
7. Elektrické instalace nejsou vnitřně bezpečné nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
8. Ventilátory v nákladním prostoru nejsou schopné provozu.
9. Tlaková poplašná zařízení pro nákladní nádrže nejsou schopná provozu.
10. Zařízení na zjišťování plynů a toxických plynů jsou vadná.
11. Pro dopravu látek, které mají být utlumovány, chybí platné osvědčení o inhibitech.

3.5 Oblasti podle LL 66

1. Značné plochy poškození nebo koroze nebo důlkové koroze lodní obšívky a s tím související výztuže palub a trupu, což ovlivňuje schopnost plavby po moři nebo možnost přibírat místní náklad, pokud nejsou provedeny řádné dočasné opravy pro cestu do přístavu s možností trvalých oprav.

2. Rozpoznaný případ nedostatečné stability.
 3. Nepřítomnost nebo nedostatečné a nespolehlivé informace ve schválené formě, které rychle a jednoduše umožňují veliteli lodě zajistit nakládání a zátěž lodě tak, aby byla udržena bezpečnostní mez stability ve všech etapách a při měnících se podmínkách cesty a aby se zabránilo nepřijatelnému namáhání struktury lodě.
 4. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo závada uzavíracího zařízení, systému uzavírání lodních poklopů a vodotěsných dveří.
 5. Přetížení.
 6. Absence značky ponoru nebo nečitelnost značky ponoru.
- 3.6 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy I*
1. Nepřítomnost, vážné narušení nebo porucha řádné činnosti zařízení čištění ropou znečištěné vody, systému zaznamenávajícího a kontrolujícího vypouštění ropy nebo uspořádání poplachového systému 15 ppm.
 2. Zbývající kapacita nádrže na odpadový a znečištěný olej nedostačuje pro určenou cestu.
 3. Není k dispozici kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami.
 4. Je připevněno neschválené vedení výpusti.
 5. Složka zpráv o prohlídkách chybí nebo neodpovídá pravidlu 13G odst. 3 písm. b) MARPOL 73/78.
- 3.7 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy II*
1. Nepřítomnost příručky P&A.
 2. Náklad není rozdělen podle kategorií.
 3. Není k dispozici kniha o nákladu.
 4. Jsou dopravovány olejovité látky, aniž by byly splněny příslušné požadavky nebo bylo příslušně pozměněno osvědčení.
 5. Je připevněno neschválené vedení výpusti.
- 3.8 *Oblasti podle MARPOL 73/78, přílohy V*
1. Nepřítomnost plánu nakládání s odpady.
 2. Nepřítomnost knihy záznamů o odpacích.
 3. Zaměstnanci lodě nejsou seznámeni s požadavky na odstraňování/likvidaci odpadků obsaženými v plánu nakládání s odpady.
- 3.9 *Oblasti podle STCW 78/95 a směrnice 2008/106/ES*
1. Námořník, který musí mít průkaz způsobilosti, jej nemá ani nemá povolenu výjimku z této povinnosti, ani nepředložil doklad o tom, že žádost o potvrzení průkazu způsobilosti byla podána u správy státu vlajky.
 2. Důkaz o tom, že průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo že držitel průkazu způsobilosti není osobou, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
 3. Nejsou dodrženy požadavky správy státu vlajky na bezpečné obsazení posádkou.
 4. Systém palubní a strojní strážní služby neodpovídá požadavkům, které jsou předepsány pro loď správy státu vlajky.

5. Pro výkon strážní služby chybí osoba, která získala způsobilost k obsluze základního zařízení pro bezpečnou navigaci, pro bezpečnou rádiovou komunikaci nebo zabránění znečištění moře.
6. Není poskytnut důkaz o odborné schopnosti námořníků plnit přidělené povinnosti s ohledem na bezpečnost lodě a zabránění znečištění.
7. Neschopnost zajistit první strážní službu při zahájení plavby a následné vystřídání strážní služby osobami, které měly dostatečný odpočinek a jsou jinak způsobilé k výkonu strážní služby.

3.10 Oblasti podle úmluvy MOP

1. Nedostatek potravin na cestu do příštího přístavu.
2. Nedostatek pitné vody na cestu do příštího přístavu.
3. Nepřiměřeně nehygienické podmínky na lodi.
4. Na lodi plující v oblastech, kde mohou být teploty extrémně nízké, není vytápění v nástavbě.
5. Nedostatečná ventilace v ubytovacích prostorech lodí.
6. Nadměrné množství odpadků, překážející zařízení nebo náklad nebo jiné okolnosti jsou příčinou nebezpečného stavu v průchodech a ubytovacích prostorech.
7. Zřejmé důkazy o tom, že zaměstnanci držící hlídku či jiní zaměstnanci ve službě na první hlídce či na následných hlídkách jsou unavení.

3.11 Oblasti, které nemusí odůvodňovat zadržení, ale kde například musí být dočasně pozastavena manipulace s nákladem

Porucha řádné činnosti nebo údržby systému inertních plynů, řízení týkajícího se nákladu nebo strojního zařízení jsou považovány za dostatečné důvody k zastavení manipulace s nákladem.

PŘÍLOHA XI

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO INSPEKTORY

(podle čl. 22 odst. 1 a 5)

1. Inspektoři musejí mít náležitě teoretické znalosti a praktické zkušenosti s loděmi a jejich provozem. Musejí být kvalifikováni pro prosazování požadavků úmluv a souvisejících postupů státní přístavní inspekce. Tyto znalosti a kvalifikace pro prosazování mezinárodních požadavků a požadavků Společenství musejí být získány prostřednictvím zdokumentovaných školicích programů.
2. Inspektor musí alespoň
 - a) mít vhodnou kvalifikaci od námořního úřadu či plavebního orgánu a náležitě námořní zkušenosti jako osvědčený lodní důstojník, který má nebo měl v držení platné osvědčení o způsobilosti STCW II/2 nebo III/2, nebo
 - b) mít vykonanou zkoušku uznanou příslušným orgánem jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let nebo
 - c) mít odpovídající univerzitní diplom nebo řádné školení a být vyškolen a kvalifikován jako inspektor lodní bezpečnosti.
3. Inspektor musí
 - ukončit minimálně jeden rok služby jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami nebo se podílet na monitorovací činnosti uznávaných organizací, kterým byly svěřeny úkoly ze zákona, nebo
 - získat odpovídající kvalifikaci absolvováním alespoň jednoleté odborné přípravy v terénu za účasti na inspekcích prováděných v rámci státní přístavní inspekce pod vedením zkušených úředníků státní přístavní inspekce.
4. Inspektoři uvedení v odst. 2 písm. a) musí získat námořní praxi v rozsahu nejméně 5 let včetně období služby na moři jako palubní či strojní důstojníci nebo jako inspektor státní přístavní inspekce či jako jeho asistent. Tato praxe zahrnuje dobu nejméně dvou let na moři jako palubní důstojník nebo strojní důstojník.
5. Inspektoři musejí být schopni komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyce nejobvykleji používaném na moři.
6. Inspektory nesplňující výše uvedená kritéria lze rovněž uznat, pokud jsou zaměstnáni orgánem členského státu příslušným pro státní přístavní inspekci ke dni přijetí této směrnice.
7. Pokud inspektoři státní přístavní inspekce provádějí v členském státě inspekce uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2, mají mít vhodnou kvalifikaci, jež zahrnuje dostatečné teoretické a praktické zkušenosti v oblasti námořní bezpečnosti. To obvykle předpokládá
 - a) dobré porozumění otázkám námořní bezpečnosti a způsobům, jakým se tyto otázky promítají do kontrolovaných operací;
 - b) dobré odborné znalosti bezpečnostních technologií a bezpečnostních postupů;
 - c) znalosti zásad, postupů a technik provádění inspekce;
 - d) odbornou znalost kontrolovaných činností.

PŘÍLOHA XII

FUNKCE INSPEKČNÍ DATABÁZE

(podle čl. 24 odst. 1)

1. Inspekční databáze zahrnuje alespoň tyto funkce:
 - zahrnuje inspekční údaje členských států a všech signatářů Pařížského memoranda,
 - poskytuje údaje o rizikovém profilu lodě a o lodích, u nichž má být provedena inspekce,
 - vyjmenovává inspekční závazky pro jednotlivé členské státy,
 - obsahuje bílou, jakož i černou a šedou listinu států vlajky podle čl. 16 odst. 1,
 - obsahuje údaje o výkonech společností,
 - určuje položky v rizikových oblastech, které mají být kontrolovány při každé inspekci.
 2. Inspekční databáze musí mít možnost přizpůsobit se budoucímu vývoji a být propojená s jinými databázemi Společenství o námořní bezpečnosti, včetně SafeSeaNet, které poskytují údaje o skutečném počtu lodí vplouvajících do přístavů členských států, a případně i s příslušnými vnitrostátními informačními systémy.
 3. V inspekční databázi se vytvoří hypertextový odkaz na informační systém Equasis. Členské státy přijmou podpůrná opatření, aby inspektoři konzultovali veřejné i soukromé databáze týkající se inspekce lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému Equasis.
-

PŘÍLOHA XIII

**ZVEŘEJNĚNÍ INFORMACÍ O INSPEKČÍCH, ZADRŽENÍCH A ODEPŘENÍCH PŘÍSTUPU V PŘÍSTAVECH
A KOTVIŠTÍCH ČLENSKÝCH STÁTŮ****(podle článku 26)**

1. Informace zveřejněné podle článku 26 musejí zahrnovat toto:
 - a) jméno lodě;
 - b) identifikační číslo IMO;
 - c) typ lodě;
 - d) hrubou prostornost (RT);
 - e) rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě;
 - f) jméno a adresu společnosti lodě;
 - g) u lodí přepravujících hromadné kapalně nebo hromadné pevné náklady jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr lodě a typ pronájmu;
 - h) stát vlajky;
 - i) osvědčení a zákonná osvědčení vydaná v souladu s příslušnými úmluvami a orgán či organizaci, které daná osvědčení vydaly, včetně data vydání osvědčení a data pozbytí platnosti;
 - j) přístav a datum poslední průběžné nebo výroční prohlídky pro osvědčení uvedená v písmeni i) a název orgánu či organizace, které tuto prohlídku provedly;
 - k) datum, zemi, přístav zadržení.
 2. U lodí, které byly zadrženy, musejí informace zveřejněné v souladu s článkem 26 rovněž zahrnovat tyto údaje:
 - a) počet zadržení během předchozích 36 měsíců;
 - b) datum zrušení zadržení;
 - c) počet dní trvání zadržení;
 - d) důvody zadržení, vyjádřené jasně a výslovně;
 - e) v náležitých případech informace o tom, zda uznává organizace, která prohlídku provedla, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení;
 - f) popis opatření přijatých v případě lodě, které bylo povoleno pokračovat v plavbě do nejbližší vhodné opravárenské loděnice;
 - g) jestliže byl loď odepřen přístup do kteréhokoli přístavu nebo kotviště v rámci Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně.
-

PŘÍLOHA XIV

**ÚDAJE POSKYTOVANÉ V SOUVISLOSTI SE SLEDOVÁNÍM PROVÁDĚNÍ
(podle článku 29)**

1. Členské státy poskytují každoročně nejpozději do 1. dubna Komisi níže uvedené údaje za předchozí rok.

1.1 Počet inspektorů působících v jejich zastoupení v rámci státní přístavní inspekce.

Tyto údaje musejí být sdělovány Komisi s použitím tabulky podle tohoto vzoru ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Přístav/oblast	Počet inspektorů pracujících na plný pracovní úvazek (A)	Počet inspektorů pracujících na částečný pracovní úvazek (B)	Přechod (B) na plný pracovní úvazek (C)	Celkem (A+C)
Přístav X/nebo oblast X ...				
Přístav Y/nebo oblast Y ...				
CELKEM				

1.2 Celkový počet jednotlivých lodí, které vpluly do jejich přístavů na vnitrostátní úrovni. Tento počet bude tvořen počtem lodí, na které se vztahuje tato směrnice, které vpluly do jejich přístavů na vnitrostátní úrovni a byly počítány pouze jednou.

2. Členské státy musejí

a) předkládat Komisi každých šest měsíců seznam vplutí do přístavů u jednotlivých lodí, kromě plavidel pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy, které přípluly do jejich přístavů či oznámily přístavnímu orgánu nebo subjektu příjezd ke kotvišti, u každého pohybu lodí s uvedením jejich identifikačního čísla IMO a dne příjezdu a přístavu. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace. Tento seznam se poskytne do čtyř měsíců od konce období, s nímž dané údaje souvisejí,

a

b) předložit Komisi oddělené seznamy plavidel služeb pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy uvedených v písmenu a), a to nejpozději do šesti měsíců po provedení této směrnice a poté vždy, kdy v těchto službách dojde ke změnám. Seznam bude u každé lodě uvádět její identifikační číslo IMO, její název a trasu její plavby. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace.

⁽¹⁾ Pokud inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce představují jen část práce inspektorů, je nutno převést celkový počet inspektorů na počet rovnající se počtu inspektorů s plným pracovním úvazkem. Pokud tentýž inspektor pracuje ve více než jednom přístavu či více než jedné zeměpisné oblasti, musí se za každý přístav započíst odpovídající část pracovního úvazku.

⁽²⁾ Tyto údaje musejí být předkládány na celostátní úrovni a za každý přístav daného členského státu. Pro účel této přílohy se přístavem rozumí jednotlivý přístav nebo zeměpisná oblast, který nebo kterou má na starosti inspektor nebo tým inspektorů a která případně zahrnuje i několik jednotlivých přístavů.

PŘÍLOHA XV

Část A

**Zrušená směrnice a její následné změny
(podle článku 37)**

Směrnice Rady 95/21/ES
(Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1)

Směrnice Rady 98/25/ES
(Úř. věst. L 133, 7.5.1998, s. 19)

Směrnice Komise 98/42/ES
(Úř. věst. L 184, 27.6.1998, s. 40)

Směrnice Komise 1999/97/ES
(Úř. věst. L 331, 23.12.1999, s. 67)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/106/ES
(Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 17)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES
(Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53)

pouze článek 4

ČÁST B

**Seznam lhůt pro provedení ve vnitrostátním právu
(podle článku 37)**

Směrnice	Lhůta pro provedení ve vnitrostátním právu
Směrnice 95/21/ES	30. červen 1996
Směrnice 98/25/ES	30. červen 1998
Směrnice 98/42/ES	30. září 1998
Směrnice 1999/97/ES	13. prosinec 2000
Směrnice 2001/106/ES	22. červenec 2003
Směrnice 2002/84/ES	23. listopad 2003

PŘÍLOHA XVI

Srovnávací tabulka
(podle článku 37)

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
Článek 1 návětí	Článek 1 návětí
Čl. 1 první odrážka	Čl. 1 písm. a)
Čl. 1 druhá odrážka	Čl. 1 písm. b)
–	Čl. 1 písm. c)
Článek 2 návětí	Článek 2 návětí
Čl. 2 odst. 1 návětí	Čl. 2 odst. 1 návětí
Čl. 2 odst. 1 první odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 2 odst. 1 druhá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. b)
Čl. 2 odst. 1 třetí odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. c)
Čl. 2 odst. 1 čtvrtá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. d)
Čl. 2 odst. 1 pátá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. e)
Čl. 2 odst. 1 šestá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. f)
Čl. 2 odst. 1 sedmá odrážka	Čl. 2 odst. 1. písm. g)
Čl. 2 odst. 1 osmá odrážka	Čl. 2 odst. 1 písm. h)
Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2
–	Čl. 2 odst. 3
–	Čl. 2 odst. 4
Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 5
Čl. 2 odst. 4	–
–	Čl. 2 odst. 6
–	Čl. 2 odst. 7
Čl. 2 odst. 5	Čl. 2 odst. 8
–	Čl. 2 odst. 9
–	Čl. 2 odst. 10
Čl. 2 odst. 6	Čl. 2 odst. 11
Čl. 2 odst. 7	Čl. 2 odst. 12
Čl. 2 odst. 8	Čl. 2 odst. 13
–	Čl. 2 odst. 14
Čl. 2 odst. 9	Čl. 2 odst. 15
–	Čl. 2 odst. 16
Čl. 2 odst. 10	Čl. 2 odst. 17
–	Čl. 2 odst. 18
–	Čl. 2 odst. 19

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Čl. 2 odst. 20
–	Čl. 2 odst. 21
–	Čl. 2 odst. 22
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec	Čl. 3 odst. 1 první pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 třetí pododstavec
Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 3 odst. 1 čtvrtý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 pátý pododstavec
–	Čl. 3 odst. 1 šestý pododstavec
Čl. 3 odst. 2 až 4	Čl. 3 odst. 2 až 4
–	Čl. 4 odst. 1
Článek 4	Čl. 4 odst. 2
Článek 5	–
–	Článek 5
–	Článek 6
–	Článek 7
–	Článek 8
–	Článek 9
–	Článek 10
–	Článek 11
–	Článek 12
Čl. 6 odst. 1 návětí	–
–	Čl. 13 bod 1 návětí
Čl. 6 odst. 1 písm. a)	Čl. 13 bod 1 písm. a)
–	Čl. 13 bod 1 písm. b)
Čl. 6 odst. 1 písm. b)	Čl. 13 bod 1 písm. c)
Čl. 6 odst. 2	–
–	Čl. 13 bod 2
Čl. 6 odst. 3	Čl. 13 bod 3
Čl. 6 odst. 4	–
Článek 7	–
Článek 7a	–
Článek 7b	–
–	Článek 14
–	Článek 15
–	Článek 16
Článek 8	Článek 17

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Článek 18
Čl. 9 odst. 1 a 2	Čl. 19 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 3 první věta	Čl. 19 odst. 3
Čl. 9 odst. 3 druhá až čtvrtá věta	Čl. 19 odst. 4
Čl. 9 odst. 4 až 7	Čl. 19 odst. 5 až 8
–	Čl. 19 odst. 9 a 10
Článek 9a	–
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 20 odst. 1 až 3
–	Čl. 20 odst. 4
Čl. 11 odst. 1	Čl. 21 odst. 1
–	Čl. 21 odst. 2
Čl. 11 odst. 2	Čl. 21 odst. 3 první pododstavec
Čl. 11 odst. 3 první pododstavec	–
Čl. 11 odst. 3 druhý pododstavec	Čl. 21 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 11 odst. 4 až 6	Čl. 21 odst. 4 až 6
Čl. 12 odst. 1 až 3	Čl. 22 odst. 1 až 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 22 odst. 4
–	Čl. 22 odst. 5 až 7
Čl. 13 odst. 1 a 2	Čl. 23 odst. 1 a 2
–	Čl. 23 odst. 3 až 5
Článek 14	–
Článek 15	–
–	Článek 24
–	Článek 25
–	Článek 26
–	Článek 27
Čl. 16 odst. 1 a 2	Čl. 28 odst. 1 a 2
Čl. 16 odst. 2a	Čl. 28 odst. 3
Čl. 16 odst. 3	Čl. 28 odst. 4
Článek 17	Článek 29
–	Článek 30
Článek 18	Článek 31
Článek 19	Článek 32
–	Článek 33
Článek 19a	Článek 34
–	Článek 35
Článek 20	Článek 36

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
–	Článek 37
Článek 21	Článek 38
Článek 22	Článek 39
Příloha I	–
–	Příloha I
–	Příloha II
–	Příloha III
Příloha II	Příloha IV
Příloha III	Příloha V
Příloha IV	Příloha VI
Příloha V	Příloha VII
Příloha VI	Příloha X
Příloha VII	Příloha XI
–	Příloha XII
Příloha VIII	Příloha XIII
Příloha IX	Příloha IX
Příloha X	Příloha XIV
Příloha XI	Příloha VIII
Příloha XII	–
–	Příloha XV
–	Příloha XVI

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 nejvhodnějších 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 loďní 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 loďní 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;

„loď 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;

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

v) „loď 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.“

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/18/ES

ze dne 23. dubna 2009,

kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice Rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

(3) Evropský parlament v usnesení ze dne 21. dubna 2004 o zvýšení bezpečnosti na moři⁽⁴⁾ vyzval Komisi k předložení návrhu směrnice o vyšetřování námořních nehod.

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

s ohledem na návrh Komise,

(4) Článek 2 Úmluvy OSN o mořském právu ze dne 10. prosince 1982 (dále jen „úmluva UNCLOS“) stanoví právo pobřežních států vyšetřovat příčiny jakýchkoli námořních nehod v jejich teritoriálních mořích, které by mohly představovat ohrožení života nebo životního prostředí, vyžadovat zásah pátracích a záchranných orgánů pobřežního státu nebo by se mohly pobřežního státu jinak týkat.

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁽²⁾,

(5) Článek 94 úmluvy UNCLOS stanoví, že stát vlajky zajistí vyšetření některých nehod nebo mimořádných událostí na volném moři náležitě kvalifikovanou osobou nebo osobami nebo pod jejím nebo jejich dohledem.

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 3. února 2009⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(6) Pravidlo I/21 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (dále jen „úmluva SOLAS 74“), Mezinárodní úmluva o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí ze dne 2. listopadu 1973 stanoví odpovědnosti státu vlajky provádět vyšetřování nehod a předávat Mezinárodní námořní organizaci (IMO) příslušné nálezy.

(1) V námořní dopravě v Evropě by měla být udržena vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a mělo by být vynaloženo veškeré úsilí ke snížení počtu námořních nehod a mimořádných událostí.

(2) Urychlené provádění technických vyšetřování námořních nehod zvyšuje bezpečnost na moři a pomáhá předcházet opakování námořních nehod, které vedou ke ztrátě životů, lodí a ke znečištění mořského životního prostředí.

(7) Předpis k provedení povinných nástrojů IMO přijatý rezolucí shromáždění IMO A.996(25) ze dne 29. listopadu 2007 připomíná závazek států vlajky zajistit, aby bezpečnostní vyšetřování v oblasti bezpečnosti na moři bylo prováděno náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří mají odborné znalosti o problematice týkající se námořních nehod a mimořádných událostí. Uvedený předpis dále požaduje, aby státy vlajky byly připraveny poskytnout k tomuto účelu kvalifikované vyšetřovatele bez ohledu na místo nehody nebo mimořádné události.

⁽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, 30.3.2008, s. 546), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 184 E, 22.7.2008, s. 23), 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. C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (8) Měl by být zohledněn předpis pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí obsažený v příloze rezoluce shromáždění IMO A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997 (dále jen „předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí“), který stanoví uplatňování společného přístupu k vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a spolupráci mezi státy při určení faktorů, které přispívají k námořním nehodám a mimořádným událostem. Měla by být také zohledněna rezoluce shromáždění IMO A.861(20) ze dne 27. listopadu 1997 a rezoluce výboru IMO pro námořní bezpečnost MSC.163(78) ze dne 17. května 2004, kterými se stanoví definice pojmu „záznamník cestovních údajů“.
- (9) Námořníci se uznávají jako zvláštní kategorie pracovníků a vzhledem ke globální povaze námořního průmyslu a různým právním rámcům, 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 nehody na moři.
- (10) Členské státy by, v souladu s jejich právními systémy, měly chránit prohlášení svědků týkající se nehody a zajistit, aby nebyly použity pro jiné účely než bezpečnostní vyšetřování, s cílem zabránit jakékoli diskriminaci nebo postihu svědků z důvodu jejich účasti na bezpečnostních vyšetřováních.
- (11) Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování líniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly⁽¹⁾ požaduje, aby členské státy v rámci svých právních systémů vymezily právní postavení, které jim a každému jinému členskému státu s významným zájmem umožní účastnit se jakéhokoli vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí, kterých se účastní loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, spolupracovat při něm nebo, jestliže je tak stanoveno v předpise IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, takové vyšetřování provádět.
- (12) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel⁽²⁾, požaduje, aby členské státy dodržovaly předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a zajistily, že budou nálezy vyšetřování po uzavření vyšetřování co nejdříve zveřejněny.
- (13) Pro účinné stanovení okolností a příčin nehody nebo mimořádné události je nanejvýš důležité, aby bezpečnostní vyšetřování nehod a mimořádných událostí týkajících se námořních plavidel nebo jiných plavidel v přístavech nebo v jiných vymezených námořních oblastech bylo prováděno nepodjatým způsobem. Taková vyšetřování by proto v zájmu zamezení případnému střetu zájmů měla být prováděna kvalifikovanými vyšetřovateli pod kontrolou nezávislého orgánu nebo subjektu, jenž má nezbytné pravomoci.
- (14) Členské státy by měly v souladu se svými právními předpisy upravujícími pravomoci orgánů odpovědných za soudní vyšetřování a v případě potřeby ve spolupráci s těmito orgány zajistit, že osobám odpovědným za technické vyšetřování jsou poskytnuty nejlepší možné podmínky pro plnění jejich úkolů.
- (15) Touto směrnicí by neměla být dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁽³⁾.
- (16) Členské státy by měly zajistit, aby jejich právní systémy jim i všem dalším členským státům s významným zájmem umožnily účastnit se vyšetřování nehod na základě ustanovení předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, spolupracovat při takovém vyšetřování nebo takové vyšetřování provádět.
- (17) V zásadě by každá námořní nehoda nebo mimořádná událost měla být vyšetřována pouze jednou členským státem nebo vedoucím členským státem za účasti jiných významně dotčených států. Souběžná vyšetřování by mohla být prováděna ve výjimečných, řádně odůvodněných případech, které se týkají dvou nebo více členských států s ohledem na vlnku dotčené lodi, místo nehody nebo státní příslušnost obětí.
- (18) Členský stát může po vzájemné dohodě pověřit jiný členský stát vedením bezpečnostního vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události (dále jen „bezpečnostní vyšetřování“) nebo provedením zvláštních úkonů v rámci tohoto vyšetřování.

(1) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

(2) Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

(3) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (19) Členské státy by měly vynaložit veškeré úsilí, aby nepožadovaly úhradu nákladů za výpomoc vyžádanou v rámci bezpečnostních vyšetřování týkajících se dvou nebo více členských států. V případech, kdy se vyžaduje pomoc od členského státu, kterého se netýká bezpečnostní vyšetřování, by se měly členské státy dohodnout na úhradě vzniklých nákladů.
- (20) Podle pravidla V/20 úmluvy SOLAS 74 musí být osobní lodě a lodě jiné než osobní o hrubé prostornosti 3 000 t a více vyrobené po 1. červenci 2002 včetně tohoto data povinně vybaveny záznamníkem cestovních údajů pro usnadnění vyšetřování nehod. Vzhledem k významu těchto zařízení pro tvorbu politiky předcházení námořním nehodám by tato zařízení měla být systematicky požadována na lodích, které vykonávají vnitrostátní nebo mezinárodní plavby a přistávají v přístavech Společenství.
- (21) Údaje ze záznamníku cestovních údajů a dalších elektronických zařízení lze využívat jak zpětně po námořní nehodě nebo mimořádné události k vyšetřování jejich příčin, tak preventivně k získání zkušeností o okolnostech, které by mohly k takovým událostem vést. Členské státy by měly zajistit, aby byly tyto údaje, pokud jsou dostupné, řádně využívány k oběma uvedeným účelům.
- (22) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽¹⁾ požaduje, aby Evropská agentura pro námořní bezpečnost (dále jen „agentura“) spolupracovala s členskými státy při rozvoji technických řešení a poskytování technické pomoci vztahující se k provádění právních předpisů Společenství. V oblasti vyšetřování nehod má agentura zvláštní úkol usnadňovat spolupráci mezi členskými státy a Komisí při rozvoji společné metodiky vyšetřování námořních nehod v souladu s dohodnutými mezinárodními zásadami, přičemž patřičně zohlední odlišnosti právních systémů členských států.
- (23) V souladu s nařízením (ES) č. 1406/2002 musí agentura usnadňovat spolupráci při zajišťování podpory členských států v činnostech týkajících se vyšetřování a při provádění analýz stávajících zpráv o vyšetřování nehod.
- (24) Jakékoli významné skutečnosti vyvozené z vyšetřování nehod by měly být zohledněny při vytváření nebo změně společné metodiky pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.
- (25) Členské státy a Společenství by měly náležitě zohlednit bezpečnostní doporučení vyplývající z bezpečnostního vyšetřování.
- (26) Protože cílem technického bezpečnostního vyšetřování je předcházet námořním nehodám a mimořádným událostem, neměly by být závěry a bezpečnostní doporučení za žádných okolností použity k určení míry odpovědnosti nebo zavinění.
- (27) Jelikož cíle této směrnice, totiž zvýšení bezpečnosti na mořích ve Společenství, a tím i snížení nebezpečí námořních nehod, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (28) 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⁾.
- (29) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí a k přijímání a změnám společné metodiky vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES.
- (30) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽³⁾ jsou členské státy vybízeny 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,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

1. Cílem této směrnice je zvýšit bezpečnost na moři a předejít znečištění z lodí, a tím snížit nebezpečí námořních nehod:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

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

⁽³⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

a) usnadněním urychleného provádění bezpečnostního vyšetřování a řádné analýzy námořních nehod a mimořádných událostí za účelem určení jejich příčin a

b) zajištěním včasného a přesného podávání zpráv o bezpečnostním vyšetřování a návrhů nápravných opatření.

2. Předmětem vyšetřování prováděných podle této směrnice není určení míry odpovědnosti nebo zavinění. Členské státy nicméně zajistí, aby se vyšetřovací orgán nebo subjekt (dále jen „vyšetřovací orgán“) nezdráhal podat úplnou zprávu o příčinách námořní nehody nebo mimořádné události z toho důvodu, že by z nálezů mohlo být vyvozeno zavinění nebo odpovědnost.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na námořní nehody a mimořádné události:

a) které se týkají lodí plujících pod vlajkou jednoho ze členských států;

b) k nimž došlo v teritoriálním moři a vnitřních vodách členských států podle definice v úmluvě UNCLOS nebo

c) které se dotýkají jiných významných zájmů členských států.

2. Tato směrnice se nevztahuje na námořní nehody a mimořádné události, které se týkají pouze:

a) válečných lodí, lodí pro přepravu vojska a ostatních lodí vlastněných nebo provozovaných členským státem a užívaných pouze pro neobchodní veřejnou dopravu;

b) lodí bez mechanického pohonu, dřevěných lodí jednoduché konstrukce, rekreačních jachet a plavidel, pokud nejsou ani nebudou obsazeny posádkou a nepřevážejí více než 12 cestujících pro obchodní účely;

c) plavidel vnitrozemské plavby provozovaných na vnitrozemských vodních cestách;

d) rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů;

e) stálých vrtných plošin na volném moři.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

1) „předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí“ rozumí předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí obsažený

v příloze rezoluce shromáždění IMO A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997 v platném znění;

2) níže uvedené výrazy používají v souladu s definicemi uvedenými v předpise IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí:

a) „námořní nehoda“;

b) „velmi vážná nehoda“;

c) „námořní mimořádná událost“;

d) „bezpečnostní vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události“;

e) „stát, který vede vyšetřování“;

f) „stát s významným zájmem“;

3) výraz „vážná nehoda“ používá v souladu s aktualizovanou definicí uvedenou v oběžníku MSC-MEPC.3/Circ.3 Výboru IMO pro námořní bezpečnost a Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí ze dne 18. prosince 2008;

4) „pokyny IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody“ rozumí 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;

5) výrazy „loď typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“ používají v souladu s definicemi uvedenými v článku 2 směrnice 1999/35/ES;

6) výraz „záznamník cestovních údajů“ (dále jen „VDR“) používá v souladu s definicí uvedenou v rezoluci shromáždění IMO A.861(20) a v rezoluci výboru IMO pro námořní bezpečnost MSC.163(78);

7) „bezpečnostním doporučením“ rozumí jakýkoli návrh včetně návrhu pro účely registrace a kontroly:

a) buď vyšetřovacího orgánu státu, který provádí nebo vede bezpečnostní vyšetřování, založený na informacích vyplývajících z tohoto vyšetřování;

b) nebo případně Komise jednající na základě obecných analýz údajů a výsledků provedených bezpečnostních vyšetřování.

Článek 4

Právní povaha bezpečnostních vyšetřování

1. Členské státy vymezí v souladu se svými příslušnými vnitrostátními právními systémy právní povahu bezpečnostního vyšetřování tak, aby tato vyšetřování mohla být prováděna co nejučinněji a co nejrychleji.

Členské státy zajistí v souladu se svými právními předpisy a případně ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní šetření, aby bezpečnostní vyšetřování:

- a) byla nezávislá na trestních nebo jiných souběžných vyšetřováních prováděných za účelem určení míry odpovědnosti nebo zavinění a
- b) nebyla rušena, pozastavena nebo odložena z důvodu takových vyšetřováních.

2. Pravidla, která členské státy stanoví, zahrnují v souladu s rámcem stále spolupráce uvedeném v článku 10 ustanovení, která umožní:

- a) spolupráci a vzájemnou pomoc při bezpečnostním vyšetřování vedeném jinými členskými státy nebo pověření jiného členského státu vedením takového vyšetřování v souladu s článkem 7 a
- b) koordinaci činností jejich příslušných vyšetřovacích orgánů v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.

Článek 5

Povinnost provést vyšetřování

1. Každý členský stát zajistí, že vyšetřovací orgán uvedený v článku 8 provede bezpečnostní vyšetřování po velmi vážných námořních nehodách,

- a) které se týkají lodí plujících pod jeho vlajkou, a to bez ohledu na místo, kde k nehodě došlo;
- b) k nimž došlo v jeho teritoriálních mořích a vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS bez ohledu na vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě nebo
- c) které se dotýkají významného zájmu členského státu bez ohledu na místo nehody nebo vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě.

2. Vyšetřovací orgán navíc v případě vážné nehody provede předběžné zhodnocení za účelem rozhodnutí, zda se provede

bezpečnostní vyšetřování. Pokud vyšetřovací orgán rozhodne neprovést bezpečnostní vyšetřování, důvod tohoto rozhodnutí je třeba zaznamenat a oznámit v souladu s čl. 17 odst. 3.

V případě jakékoli jiné námořní nehody nebo mimořádné události vyšetřovací orgán rozhodne, zda bude provedeno bezpečnostní vyšetřování.

V rozhodnutích uvedených v prvním a druhém pododstavci zohlední vyšetřovací orgán vážnost námořní nehody nebo mimořádné události, druh dotčeného plavidla nebo nákladu a to, zda nálezy bezpečnostního vyšetřování mohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem.

3. Rozsahu a praktické provedení bezpečnostního vyšetřování určí vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování ve spolupráci s rovnocennými orgány členských států s významným zájmem, a to způsobem, který považuje pro dosažení cílů této směrnice za nejúčelnější, a s cílem předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.

4. Při provádění bezpečnostních vyšetřování se vyšetřující subjekt řídí společnou metodikou vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí vypracovanou podle čl. 2 písm. e) nařízení (ES) č. 1406/2002. Vyšetřovatelé se mohou od této metodiky odklonit ve zvláštním případě, lze-li podle jejich odborného úsudku prokázat, že je to nutné, a je-li to nezbytné k dosažení cílů vyšetřování. Komise přijme nebo změní tuto metodiku pro účely této směrnice s přihlédnutím k významným skutečnostem vyvozeným z bezpečnostních vyšetřování.

Toto opatření, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijímá regulativním postupem s kontrolou podle čl. 19 odst. 3.

5. Bezpečnostní vyšetřování se zahájí co nejdříve po tom, co došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události, nejpozději však do dvou měsíců po ní.

Článek 6

Oznamovací povinnost

Členské státy v rámci svých právních systémů vyžadují, aby jejich vyšetřovací orgány byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami o námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice.

Článek 7

Vedení bezpečnostních vyšetřování a účast na nich

1. Každá námořní nehoda či mimořádná událost je v zásadě předmětem pouze jediného vyšetřování provedeného členským státem nebo členským státem, který vede vyšetřování, za účasti jiných států s významným zájmem.

V případě bezpečnostních vyšetřování, která se týkají dvou nebo více členských států, tyto členské státy spolupracují za účelem rychlého dosažení dohody o tom, který z nich má být členským státem, jenž provede vyšetřování. Vynaloží veškeré úsilí k dosažení dohody o postupech vyšetřování. V rámci této dohody mají jiné státy s významným zájmem stejná práva a přístup ke svědkům a důkazům jako členský stát, který provádí bezpečnostní vyšetřování. Mají rovněž právo na to, aby byl jejich postoj zohledněn členským státem, který vede vyšetřování.

Provádění souběžných bezpečnostních vyšetřování těchto námořních nehod nebo mimořádných událostí je omezeno na výjimečné případy. V takových případech členský stát sdělí Komisi důvody pro provedení takových souběžných bezpečnostních vyšetřování. Členské státy provádějící souběžná bezpečnostní vyšetřování spolupracují. Zapojené vyšetřující orgány si zejména vymění jakékoli příslušné informace shromážděné během jejich vlastního vyšetřování zejména proto, aby pokud možno dosáhly společného závěru.

Členské státy se zdrží všech opatření, která by mohla znemožnit, pozastavit nebo pozdržet provádění bezpečnostního vyšetřování, které spadá do oblasti působnosti této směrnice.

2. Bez ohledu na odstavce 1 zůstává každý členský odpovědným za bezpečnostní vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem, dokud se vzájemně nedohodnou, který z nich má být státem, který vede vyšetřování.

3. Aniž jsou dotčeny povinnosti členského státu podle této směrnice a mezinárodního práva, může členský stát v jednotlivých případech pověřit po vzájemné dohodě jiný členský stát vedením bezpečnostního vyšetřování nebo určitými úkony v souvislosti s prováděním takového vyšetřování.

4. Jestliže je loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo účastníkem námořní nehody nebo mimořádné události, zahájí bezpečnostní vyšetřování stát, v jehož teritoriálních mořích nebo vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo členský stát naposledy navštívený lodí nebo plavidlem, jestliže k ní došlo v jiných vodách. Tento stát zůstává odpovědným za bezpečnostní vyšetřování a koordinaci s ostatními státy

s významným zájmem až do doby, kdy je vzájemně dohodnuto, který z nich má být státem, který vede vyšetřování.

Článek 8

Vyšetřovací orgány

1. Členské státy zajistí, aby bezpečnostní vyšetřování bylo prováděno nestrannými stálými vyšetřovacími orgány, jež mají nezbytné pravomoci, a náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří jsou způsobilí v záležitostech týkajících se námořních nehod a mimořádných událostí.

Aby mohl vyšetřovací orgán provádět bezpečnostní vyšetřování nepodjatým způsobem, musí být nezávislý, pokud jde o jeho organizaci, právní strukturu a rozhodování, na jakékoli straně, jejíž zájmy by mohly být ve střetu s tímto úkolem.

Vnitrozemské členské státy, které nemají loď ani plavidla plující pod jejich vlajkou, určí nezávislé kontaktní místo pro spolupráci při vyšetřování podle čl. 5 odst. 1 písm. c).

2. Vyšetřovací orgán zajistí, aby jednotliví vyšetřovatelé měli znalosti a praktické zkušenosti v oblastech patřících k jejich běžným vyšetřovacím povinnostem. Kromě toho vyšetřovací orgán zajistí v případě nutnosti snadný přístup k příslušným odborným znalostem.

3. Činnosti, jimiž je vyšetřovací orgán pověřen, mohou být rozšířeny o sběr a analýzu údajů týkajících se námořní bezpečnosti, a to zejména k preventivním účelům, pokud se tyto činnosti nedotknou jeho nezávislosti ani nezakládají jeho odpovědnost v záležitostech regulačních, správních nebo normalizačních.

4. Členské státy v rámci svých vnitrostátních právních systémů zajistí, aby vyšetřovatelům jejich vyšetřovacího orgánu nebo jakéhokoli jiného vyšetřovacího orgánu, na který bylo přeneseno bezpečnostní vyšetřování, případně ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní vyšetřování, byly poskytnuty příslušné informace pro vedení bezpečnostního vyšetřování a aby proto byli oprávněni

- a) mít volný přístup do jakékoli příslušné oblasti nebo místa námořní nehody a na jakoukoli loď, vrak nebo konstrukci včetně nákladu, zařízení nebo trosky;
- b) zajistit okamžité pořízení soupisu důkazů a řízení vyhledání a přemístění vraku, trosky nebo jiných složek nebo látek za účelem jejich zkoumání nebo analýzy;
- c) vyžádat si zkoumání nebo analýzu položek uvedených v písmenu b) a mít volný přístup k výsledkům těchto zkoumání nebo analýz;

- d) mít volný přístup k jakýmkoli příslušným informacím a zaznamenaným údajům včetně údajů z VDR týkajícím se lodi, plavby, nákladu, posádky nebo jakýchkoli jiných osob, objektů, podmínek nebo okolností, pořizovat kopie a využívat je;
- e) mít volný přístup k výsledkům ohledání těl obětí nebo zkoušek provedených na vzorcích odebraných z těl obětí;
- f) vyžádat si výsledky zkoumání osob zapojených do provozu lodi nebo jakýchkoli jiných příslušných osob nebo výsledky zkoušek provedených na vzorcích jim odebraných a mít volný přístup k těmto výsledkům;
- g) vyslechnout svědky bez přítomnosti jakékoli osoby, která by mohla mít zájem narušit bezpečnostní vyšetřování;
- h) získat záznamy o prohlídkách a příslušné informace, které jsou v držení státu vlajky, vlastníků, klasifikačních společností nebo jakýchkoli jiných příslušných stran, jestliže jsou tyto strany nebo jejich zástupci usazeni v dotyčném členském státě;
- i) požádat o pomoc příslušných orgánů příslušných států, včetně vyšetřovatelů státu vlajky a státu přístavu, velitelů pobřežních hlídek, provozovatelů služeb lodního provozu, pátracích a záchranných týmů, lodivodů nebo jiných přístavních nebo námořních pracovníků.

5. Vyšetřovací orgánům se umožní okamžitě a kdykoli reagovat na oznámení námořní nehody a získat dostatečné zdroje k nezávislému výkonu svých funkcí. Vyšetřovatelé těchto orgánů požívají postavení poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti.

6. Vyšetřovací orgán může spojit své úkoly vyplývající z této směrnice s prací na vyšetřování jiných událostí, než jsou námořní nehody, za podmínky, že tato další vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

Článek 9

Důvěrnost

Aniž je dotčena směrnice 95/46/ES, členské státy v rámci svých právních systémů zajistí, že nedojde ke zpřístupnění níže uvedených záznamů k jiným účelům, než je bezpečnostní vyšetřování, pokud se příslušný orgán v dotyčném státě nerozhodne, že existuje nadřazený veřejný zájem na jejich odtajnění:

- a) veškeré svědecké výpovědi a další prohlášení, hlášení a poznámky zapsané nebo přijaté vyšetřovacím orgánem v průběhu bezpečnostního vyšetřování;

- b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci bezpečnostního vyšetřování;

- c) informace týkající se osob zúčastněných na dotyčné námořní nehodě nebo mimořádné události, které jsou zvláště citlivé a soukromé povahy, včetně informací o jejich zdravotním stavu.

Článek 10

Rámec stálé spolupráce

1. Členské státy zavedou v úzké spolupráci s Komisí rámec stálé spolupráce, který umožní jejich vnitrostátním vyšetřovacím orgánům vzájemně spolupracovat v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.

2. O jednacím řádu a potřebném organizačním uspořádání rámce stálé spolupráce se rozhodne regulativním postupem podle čl. 19 odst. 2.

3. Vyšetřovací orgány členských států se v rámci stálé spolupráce dohodnou zejména na nejlepších způsobech spolupráce s cílem:

- a) umožnit vyšetřovacím orgánům sdílet přístroje, zařízení a vybavení pro technické vyšetřování vraků a lodního vybavení a dalších objektů důležitých pro bezpečnostní vyšetřování, včetně získávání a vyhodnocování údajů ze záznamníků cestovních údajů a z jiných elektronických přístrojů;

- b) poskytovat si vzájemně odborné poznatky a technickou spolupráci nutnou ke splnění zvláštních úkolů;

- c) získávat a sdílet informace důležité pro analýzu údajů o nehodách a činit vhodná bezpečnostní doporučení na úrovni Společenství;

- d) vypracovat obecné zásady pro opatření následující po bezpečnostních doporučeních a pro přizpůsobování metod vyšetřování vědeckotechnickému pokroku;

- e) řádně řídit včasné výstrahy uvedené v článku 16;

- f) zavést pravidla důvěrnosti pro sdílení svědeckých výpovědí a zpracování údajů a jiných záznamů uvedených v článku 9, včetně ve vztahu k třetím zemím, při dodržování vnitrostátních pravidel;

- g) zorganizovat případně odpovídající odbornou přípravu jednotlivých vyšetřovatelů;

- h) podporovat spolupráci s vyšetřovacími orgány třetích zemí a s mezinárodními organizacemi pro vyšetřování námořních nehod v oblasti působnosti této směrnice;
- i) poskytnout vyšetřovacím orgánům provádějícím bezpečnostní vyšetřování všechny příslušné informace.
- c) zabránění rušení jakýchkoli dalších zařízení, která by mohla být považována za důležitá pro bezpečnostní vyšetřování nehody;
- d) rychlému shromáždění a uchování všech důkazů pro účely bezpečnostního vyšetřování.

Článek 11

Náklady

1. U bezpečnostních vyšetřování, do nichž jsou zapojeny dva nebo více států, se příslušné činnosti provádějí bezplatně.
2. Je-li vyžadována pomoc od členského státu, který není zapojen do bezpečnostního vyšetřování, dohodnou se členské státy na úhradě vzniklých nákladů.

Článek 12

Spolupráce s třetími zeměmi s významným zájmem

1. Členské státy spolupracují při bezpečnostních vyšetřováních co nejvíce s třetími zeměmi s významným zájmem.
2. Třetím zemím s významným zájmem se po vzájemné dohodě umožní připojit se k bezpečnostnímu vyšetřování vedenému příslušným členským státem podle této směrnice v kterékoli fázi vyšetřování.
3. Spoluprací členského státu na bezpečnostním vyšetřování prováděném třetí zemí s významným zájmem nejsou dotčeny požadavky na provádění bezpečnostního vyšetření a podávání zpráv podle této směrnice. V případě, že třetí země s významným zájmem vede bezpečnostní vyšetřování, do něhož je zapojen jeden nebo více členských států, mohou se členské státy rozhodnout neprovádět souběžné bezpečnostní vyšetřování, je-li bezpečnostní vyšetřování vedené třetí zemí v souladu s předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Článek 13

Ochrana důkazů

Členské státy přijmou opatření, kterými zajistí, že strany, jichž se týkají nehody nebo mimořádné události spadající do oblasti působnosti této směrnice, vynaloží veškeré úsilí k:

- a) zachování všech informací z námořních map, lodních deníků, elektronických a magnetických záznamů a videozáznamů včetně informací ze záznamníků cestovních údajů a dalších elektronických zařízení, které se vztahují k období před nehodou, během ní a po ní;
- b) zabránění přepisu nebo jiné změně těchto informací;

Článek 14

Zprávy o nehodách

1. Na základě bezpečnostních vyšetřování prováděných podle této směrnice se vyhotoví a zveřejní zpráva ve formě vymezené příslušným vyšetřovacím orgánem a v souladu s odpovídajícími oddíly přílohy I.

Vyšetřovací orgány mohou rozhodnout o tom, že na základě bezpečnostního vyšetřování, jehož předmětem není velmi vážná nebo případně vážná námořní nehoda a jehož nálezy nemohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem, se vyhotoví zjednodušená zpráva, která se zveřejní.

2. Vyšetřovací orgány vynaloží veškeré úsilí ke zveřejnění, zejména v námořním odvětví, zpráv uvedených v odstavci 1, včetně svých závěrů nebo případných doporučení do dvanácti měsíců ode dne nehody. Pokud v této lhůtě nelze závěrečnou zprávu vydat, zveřejní se do dvanácti měsíců od data nehody prozatímní zpráva.

3. Vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování zašle kopii závěrečné, zjednodušené nebo prozatímní zprávy Komisi. Vezme v úvahu možná technická vyjádření Komise k závěrečným zprávám, aniž je tím dotčena podstata zjištění, s cílem zlepšit kvalitu zprávy, jak je to pro dosažení cílů této směrnice nejučelnější.

Článek 15

Bezpečnostní doporučení

1. Členské státy zajistí, aby byla bezpečnostní doporučení předložená vyšetřovacími orgány náležitě zohledněna těmi, kterým jsou určena, a aby byla případně na jejich základě přijata příslušná opatření v souladu s právem Společenství a mezinárodním právem.
2. Vyšetřovací orgán nebo Komise v případě potřeby formuluje bezpečnostní doporučení na základě obecné analýzy údajů a celkových výsledků provedených bezpečnostních vyšetřování.
3. Bezpečnostní doporučení nemá za žádných okolností určovat míru odpovědnosti za nehodu nebo její zavinění.

Článek 16

Systém včasné výstrahy

Aniž je dotčeno právo vyšetřovacího orgánu členského státu vydat včasnou výstrahu, dospěje-li tento orgán v jakékoli fázi bezpečnostního vyšetřování k názoru, že je nutné učinit naléhavé opatření na úrovni Společenství, aby se předešlo nebezpečí nových nehod, bezodkladně informuje Komisi o nutnosti vydat včasnou výstrahu.

Komise v případě nutnosti vydá varování určené odpovědným orgánům všech členských států, odvětví námořní dopravy a všem dalším dotčeným stranám.

Článek 17

Evropská databáze pro námořní nehody

1. Údaje o námořních nehodách a mimořádných událostech se uchovávají a analyzují prostřednictvím evropské elektronické databáze vytvořené Komisí a nazvané Evropská informační platforma pro námořní nehody (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP).

2. Členské státy oznámí Komisi oprávněné orgány, které budou mít k této databázi přístup.

3. Vyšetřovací orgány členských států oznámí Komisi námořní nehody a mimořádné události v souladu s formulářem v příloze II. Dále Komisi poskytnou údaje vyplývající z bezpečnostního vyšetřování v souladu se systémem uspořádání databáze EMCIP.

4. Komise a členské státy vyvinou strukturu databáze a metodu pro oznamování údajů v odpovídajících lhůtách.

Článek 18

Spravedlivé zacházení s námořníky

V souladu se svými vnitrostátními právními předpisy členské státy zohlední příslušná ustanovení pokynů IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody v jejich výsostných vodách.

Článek 19

Výbor

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

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

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

Doba uvedená ve čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je dva měsíce.

3. 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.

Článek 20

Zmocnění k provádění změn

Komise může aktualizovat definice v této směrnici a odkazy na právní předpisy Společenství a nástroje IMO, aby je uvedla do souladu s opatřeními Společenství nebo IMO, která vstoupila v platnost, s výhradou dodržování rámce této směrnice.

Uvedená opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 19 odst. 3.

Komise může tímž postupem pozměnit rovněž přílohy této směrnice.

V souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 2099/2002 mohou být z působnosti této směrnice vyloučeny změny předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Článek 21

Dodatečná opatření

Tato směrnice nebrání členskému státu přijmout dodatečná opatření týkající se námořní bezpečnosti, na která se tato směrnice nevztahuje, za předpokladu, že tato opatření nejsou v rozporu s touto směrnicí, ani žádným způsobem nepříznivě neovlivňují dosažení jejího cíle ani neohrožují uskutečnění jejích cílů.

Článek 22

Sankce

Členské státy stanoví sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 23

Zpráva o provádění

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě každých pět let zprávu o provádění této směrnice a o jejím dodržování a je-li to nezbytné, navrhne další opatření ve smyslu doporučení uvedených ve zprávě.

Článek 24**Změny stávajících aktů**

1. Článek 12 směrnice 1999/35/ES se zrušuje.
2. Článek 11 směrnice 2002/59/ES se zrušuje.

Článek 25**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 17. června 2011.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí 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 26**Vstup v platnost**

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

Článek 27**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 I

Obsah zpráv o bezpečnostním vyšetřování

Úvod

Zde se stanoví jediný cíl bezpečnostního vyšetřování a uvádí se, že bezpečnostní doporučení v žádném případě nemá zakládat předpoklad odpovědnosti nebo zavinění a že zpráva, pokud jde o její obsah a styl, nebyla sepsána se záměrem jejího použití v rámci soudního řízení.

(Zpráva by neměla odkazovat na svědecké výpovědi, ani by neměla spojovat nikoho, kdo je ve zprávě uveden, s žádnou osobou, která v průběhu bezpečnostního vyšetřování poskytla důkazy.)

1. SHRNUTÍ

Tato část uvádí základní skutečnosti námořní nehody nebo mimořádné události: co se stalo, kdy, kde a jak se to stalo; a uvádí, zda v důsledku toho došlo ke ztrátám na životech, zraněním, poškození lodi, nákladu, třetích stran nebo životního prostředí.

2. SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

Tato část obsahuje řadu samostatných oddílů poskytujících dostatečné informace, které jsou podle vyšetřovacího orgánu věcné, tvoří podklad pro analýzy a usnadňují pochopení.

Tyto oddíly zahrnují zejména tyto informace:

2.1 Údaje o lodi

Vlajka lodi/rejstřík,
identifikace lodi,
hlavní vlastnosti lodi,
vlastnictví a řízení,
podrobnosti o konstrukci,
minimální bezpečné obsazení lodi,
náklad povolený k převozu.

2.2 Údaje o plavbě

Přístavy, které loď navštívila,
druh plavby,
informace o nákladu,
obsazení posádkou.

2.3 Informace o námořní nehodě nebo mimořádné události

Druh námořní nehody nebo mimořádné události,
datum a čas,
poloha a místo námořní nehody nebo mimořádné události,
vnější a vnitřní prostředí,
provoz lodi a úsek plavby,
místo na palubě,
údaje o lidském faktoru,
důsledky (pro lidi, loď, náklad, životní prostředí, jiné).

2.4 Zapojení pobřežních orgánů a nouzová opatření

Kdo byl zapojen,
použité prostředky,

rychlost odezvy,
účinná opatření,
dosažené výsledky.

3. POPIS

Tato část rekonstruuje námořní nehodu nebo mimořádnou událost prostřednictvím chronologické posloupnosti událostí, které předcházely nehodě nebo mimořádné události, nastaly během ní a následovaly po ní, a úlohy každého činitele (tj. osoby, materiálu, prostředí, vybavení nebo vnějších činitelů). Délka popisovaného období závisí na tom, kdy došlo k oněm konkrétním událostem, které přímo přispěly k námořní nehodě nebo mimořádné události. Tato část zahrnuje i příslušné podrobnosti provedeného bezpečnostního vyšetřování, včetně výsledků zkoumání nebo zkoušek.

4. ANALÝZA

Tato část obsahuje řadu samostatných oddílů, které poskytují analýzu každé události související s nehodou, spolu s poznámkami ohledně výsledků všech příslušných přezkoumání nebo zkoušek provedených v průběhu bezpečnostního vyšetřování a ohledně všech bezpečnostních opatření, která již případně byla přijata k předcházení dalším námořním nehodám.

Tyto oddíly by se měly týkat těchto otázek:

- souvislosti a okolnosti nehody,
- chybná jednání osob a jejich opomenutí, dílčí události týkající se nebezpečného materiálu, působení prostředí, selhání vybavení a vnější vlivy,
- přispívající faktory týkající se funkce osob, provozu na palubě, správních orgánů na pobřeží nebo vlivu regulace.

Analýza a poznámky umožňují ve zprávě odvodit logické závěry a určit všechny přispívající faktory, včetně těch faktorů, pro které jsou stávající protiopatření zaměřena na předcházení nehodám nebo zaměřena na vyloučení nebo snížení jejich následků posuzována jako nedostatečná, nebo chybějící.

5. ZÁVĚRY

Tato část shrnuje zjištěné přispívající faktory a chybějící nebo nedostatečná protiopatření (materiální, funkční, výstražná nebo procesní), pro která by měla být vypracována bezpečnostní opatření zaměřena na předcházení námořním nehodám.

6. BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

V případě potřeby obsahuje tato část zprávy bezpečnostní doporučení odvozená z analýzy a závěrů a týkající se konkrétních oblastí, jako jsou např. právní předpisy, konstrukční návrh, postupy, inspekce, řízení, ochrana zdraví a bezpečnost práce, odborná příprava, opravy, údržba, pomoc pobřežních orgánů a nouzová opatření.

Bezpečnostní doporučení jsou určena těm, kdo je mohou nejlépe provést, jako jsou např. vlastníci lodí, vedoucí pracovníci, uznávané organizace, námořní orgány, provozovatelé služeb lodního provozu, orgány příslušné pro mimořádné události, Mezinárodní námořní organizace a evropské instituce, a to s cílem předcházet námořním nehodám.

Tato část také zahrnuje jakákoli prozatímní bezpečnostní doporučení, která byla případně vydána nebo jakákoli bezpečnostní opatření přijatá v průběhu bezpečnostního vyšetřování.

7. PŘÍLOHY

V případě potřeby jsou k tištěné zprávě nebo ke zprávě v elektronické podobě připojeny informace z tohoto seznamu, který není vyčerpávající:

- fotografie, filmy nebo videozáznamy, zvukové nahrávky, mapy, nákresy,
- použitelné normy,
- použité technické výrazy a zkratky,
- zvláštní bezpečnostní studie,
- různé informace.

PŘÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMOŘNÍ NEHODĚ NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

(součást Evropské informační platformy pro námořní nehody)

Pozn.: Podtržená čísla znamenají, že zúčastní-li se dotyčné námořní nehody nebo mimořádné události více lodí, příslušné údaje by měly být poskytovány pro každou loď.

01. Odpovědný členský stát / kontaktní osoba
02. Vyšetřující členský stát
03. Úloha členského státu
04. Dotčený pobřežní stát
05. Počet států s významným zájmem
06. Státy s významným zájmem
07. Oznamující subjekt
08. Čas oznámení
09. Datum oznámení
10. Název lodi
11. Číslo IMO / rozlišovací písmena
12. Vlajka lodi
13. Druh námořní nehody nebo mimořádné události
14. Druh loď
15. Datum námořní nehody nebo mimořádné události
16. Čas námořní nehody nebo mimořádné události
17. Poloha – zeměpisná šířka
18. Poloha – zeměpisná délka
19. Místo námořní nehody nebo mimořádné události
20. Přístav vyplutí
21. Přístav určení
22. Systém rozdělení plavebního provozu
23. Úsek plavby
24. Provoz lodi
25. Místo na palubě
26. Ztráty na životech:
 - Posádka
 - Cestující
 - Ostatní
27. Vážná zranění:
 - Posádka
 - Cestující
 - Ostatní

-
28. Znečištění
 29. Škody na lodi
 30. Škody na nákladu
 31. Jiné škody
 32. Stručný popis námořní nehody nebo mimořádné události
 33. Stručný popis důvodu pro neprovedení bezpečnostního vyšetřování
-

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/20/ES

ze dne 23. dubna 2009

o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky

(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),

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Součástí politiky Společenství v námořní dopravě je posílení kvality obchodního loďstva cestou větší odpovědnosti všech hospodářských subjektů.
- (2) Opatření odrazujícího rázu již byla přijata směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES ze dne 7. září 2005 o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání (4).
- (3) Dnem 9. října 2008 členské státy přijaly prohlášení, ve kterém jednomyslně uznaly význam provádění protokolu z roku 1996 k Úmluvě o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976 všemi členskými státy.
- (4) Povinnost být pojištěn by měla zabezpečit lepší ochranu obětí. Rovněž by přispěla k vyloučení lodí nesplňujících normy a umožňuje znovu zavést konkurenci mezi provozovateli. Ve své rezoluci A.898 (21) navíc Mezinárodní námořní organizace vyzvala členské státy, aby majitelům lodí důrazně doporučily, že mají být řádně pojištěni.

(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 29. března 2007 (Úř. věst. C 27 E, 31.1.2008, s. 166), společný postoj Rady ze dne 9. prosince 2008 (Úř. věst. C 330 E, 30.12.2008, s. 7) a postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

(4) Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 11.

(5) Nedodržování ustanovení této směrnice je třeba napravit. Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (přepřevaně znění) (5) je již stanoveno, že má být zadržena loď, pokud na její palubě chybí příslušná osvědčení. Je však vhodné stanovit možnost vyhostit loď, která nemá doklad o pojištění. Pravidla pro vyhostění by měla umožňovat nápravu situace v přiměřené lhůtě.

(6) Jelikož cílů této směrnice, totiž zavedení a provádění příslušných opatření v oblasti politiky námořní dopravy, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví pravidla pro některé aspekty povinností majitelů lodí v oblasti jejich pojištění pro námořní nároky.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti 300 GT a více.

2. Tato směrnice se nevztahuje na válečná plavidla, na pomocná válečná plavidla či jiná plavidla, která patří státu nebo jím jsou provozována a používána pro nekomerční veřejnou službu.

3. Touto směrnicí nejsou dotčeny režimy zavedené v nástrojích platných v příslušných členských státech a uvedených v příloze.

(5) Viz strana 57 v tomto čísle Úředního věstníku.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „majitelem lodi“ registrovaná osoba vlastníci námořní plavidlo, či jakákoliv jiná osoba, jako například nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, jež za provoz plavidla odpovídá;
- b) „pojištěním“ pojištění se spoluúčastí či bez ní, které zahrnuje např. pojištění škody obdobné tomu, jaké v současnosti poskytují členové Mezinárodní skupiny klubů P&I, a další účinné formy pojištění (včetně doloženého samopojištění) a finančního zajištění nabízejících podobné podmínky krytí;
- c) „úmluvou z roku 1996“ konsolidované znění Úmluvy o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976 přijaté Mezinárodní námořní organizací (IMO) ve znění protokolu z roku 1996;

Článek 4

Pojištění pro námořní nároky

1. Každý členský stát požaduje, aby majitelé lodí plujících pod jeho vlajkou měli pojištění, které se vztahuje na tyto lodě.
2. Každý členský stát požaduje, aby majitelé lodí plujících pod vlajkou jiného než jejich vlastního státu měli uzavřeno pojištění v okamžiku, kdy tyto lodě vplouvají do přístavu pod jurisdikci tohoto členského státu. To nebrání členským státům, aby v souladu s mezinárodním právem požadovaly dodržování této povinnosti, pokud tyto lodě plují v jejich teritoriálních vodách.
3. Pojištění uvedené v odstavcích 1 a 2 musí pokrývat námořní nároky podléhající omezení podle úmluvy z roku 1996. Výše pojištění pro každou loď v případě pojistné události se rovná příslušné maximální částce pro omezení odpovědnosti, jak stanoví úmluva z roku 1996.

Článek 5

Inspekce, dodržování směrnice, vyhoštění z přístavu a odmítnutí vstupu do přístavu

1. Každý členský stát zajistí, aby v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES bylo při každé inspekci lodí v přístavu pod jeho jurisdikcí ověřeno, že se na palubě lodi nachází doklad podle článku 6.

2. Pokud se doklad podle článku 6 na palubě lodi nenachází, a aniž jsou dotčena ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES, jež umožňují zadržení lodí, pokud jde o otázky bezpečnosti, příslušné orgány vydají pro tuto loď příkaz k vyhoštění, který bude oznámen Komisi, ostatním členským státům a příslušnému státu vlajky. V důsledku vydání tohoto příkazu k vyhoštění odmítne každý členský stát této lodi vstup do svých přístavů, dokud majitel lodi nepředloží doklad uvedený v článku 6.

Článek 6

Doklad o pojištění

1. Existence pojištění uvedeného v článku 5 musí být potvrzena jedním nebo několika doklady vydanými jeho poskytovatelem, které jsou uchovávány na palubě lodi.
2. Doklady vydané poskytovatelem pojištění musí obsahovat tyto údaje:
 - a) název plavidla, číslo IMO a přístav registrace;
 - b) jméno majitele lodi a hlavní místo obchodní činnosti;
 - c) typ a doba trvání pojištění;
 - d) název a hlavní místo obchodní činnosti poskytovatele pojištění a případně místo obchodní činnosti, v níž bylo pojištění uzavřeno.
3. Nejsou-li doklady sepsány v angličtině, francouzštině nebo španělštině, musí být doplněny o překlad do jednoho z těchto jazyků.

Článek 7

Sankce

Pro účely čl. 4 odst. 1 členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních ustanovení přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 8

Zprávy

Každé tři roky a poprvé do 1. ledna 2015 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice.

Článek 9**Provedení**

1. Členské státy do 1. ledna 2012 uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. 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 10**Vstup v platnost**

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

Článek 11**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

- Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropou z roku 1992.
 - Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě za škodu v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři z roku 1996 (úmluva HNS).
 - Mezinárodní úmluva o odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy z roku 2001 (úmluva „o ropných palivech“).
 - Nairobská mezinárodní úmluva o odstraňování vraků lodí z roku 2007 (úmluva „o odstraňování vraků“).
 - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009.
-

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/21/ES

ze dne 23. dubna 2009

o souladu s požadavky na stát vlajky

(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⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Bezpečnost námořní dopravy Společenství a občanů, kteří ji využívají, a ochrana životního prostředí by měly být vždy zajištěny.
- (2) Pro mezinárodní námořní dopravu byl vytvořen komplexní rámec pro zvýšení námořní bezpečnosti a ochrany životního prostředí s ohledem na znečištění z lodí přijetím řady úmluv, jejichž depozitářem je Mezinárodní námořní organizace (IMO).
- (3) Podle ustanovení Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS) a úmluv, jejichž depozitářem je IMO (dále jen „úmluvy IMO“), odpovídají smluvní státy uvedených nástrojů za zveřej-

nění právních předpisů a za přijetí veškerých případných nezbytných opatření k tomu, aby se uvedené nástroje prováděly v plném rozsahu, a byla tak z hlediska bezpečnosti života na moři a ochrany mořského životního prostředí loď způsobilá k zamýšlenému provozu a obsazena způsobilým lodním personálem.

- (4) Náležitou pozornost je třeba věnovat Úmluvě o práci na moři, přijaté Mezinárodní organizací práce v roce 2006, která rovněž zahrnuje povinnosti týkající se státu vlajky.

- (5) Dne 9. října 2008 členské státy přijaly prohlášení, v nichž jednomyslně uznaly význam uplatňování mezinárodních úmluv vztahujících se na povinnosti státu vlajky s cílem zvýšit námořní bezpečnost a přispět k zabránění znečištění loděmi.

- (6) Provádění postupů doporučených ze strany IMO v MSC/Circ.1140/MÉPC/Circ.424 ze dne 20. prosince 2004 o převodu lodí mezi státy by mělo posílit ustanovení týkající se změny vlajky v úmluvách IMO a v právních předpisech Společenství o námořní bezpečnosti a mělo by zvýšit transparentnost ve vztahu mezi státy vlajky v zájmu námořní bezpečnosti.

- (7) Dostupnost informací o lodích plujících pod vlajkou členského státu, jakož i o lodích, které se již nenacházejí v rejstříku členského státu, by měla zvýšit transparentnost, pokud jde o provoz flotily, a přispět k lepšímu sledování povinností státu vlajky a k zajištění stejných pravidel pro všechny správy.

- (8) Ve snaze napomoci členským státům, aby dále zlepšovaly svou činnost jako státy vlajky, měla by správa těchto států být pravidelně podrobována auditu.

⁽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 29. března 2007 (Úř. věst. C 27 E, 31.1.2008, s. 140), společný postoj Rady ze dne 9. prosince 2008 (Úř. věst. C 330 E, 30.12.2008, s. 13) a postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

- (9) Certifikace kvality správních postupů v souladu s normami Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO) nebo s rovnocennými normami by měla dále zajišťovat rovné podmínky pro všechny správy.

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

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

(11) Jelikož cílů této směrnice, totiž zavedení a provádění příslušných opatření v oblasti politiky námořní dopravy, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v uvedeném článku, nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

a) „lodí“ loď nebo plavidlo, jež pluje pod vlajkou členského státu spadajícího do oblasti působnosti příslušných úmluv IMO a jež potřebují osvědčení;

b) „správou“ příslušné orgány členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje;

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

1. Účelem této směrnice je:

a) zajistit, aby členské státy účinně a důsledně plnily své povinnosti jako státy vlajky, a

b) prohloubit bezpečnost a zabránit znečišťování z lodí plujících pod vlajkou členského státu.

c) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (přepracované znění) ⁽⁴⁾;

d) „osvědčeními“ zákonná osvědčení vydaná v souvislosti s příslušnými úmluvami IMO;

e) „auditem IMO“ audit provedený v souladu s ustanoveními rezoluce A.974 (24) přijaté shromážděním IMO dne 1. prosince 2005.

2. Touto směrnicí nejsou dotčeny námořní předpisy Společenství, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 2 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) ⁽²⁾, a směrnice Rady 1999/63/ES ze dne 21. června 1999 o dohodě o úpravě pracovní doby námořníků uzavřené mezi Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Federací odborů pracovníků v dopravě v Evropské unii (FST) ⁽³⁾.

Článek 4

Podmínky provozu lodí, které bylo uděleno právo plout pod vlajkou členského státu

1. Než dotýčný členský stát umožní provoz lodí, které bylo uděleno právo plout pod jeho vlajkou, přijme opatření, jež považuje za vhodná, aby zajistil, že příslušná loď splňuje platná mezinárodní pravidla a předpisy. Veškerými přiměřenými prostředky ověří zejména záznamy týkající se bezpečnosti lodí. V případě potřeby konzultuje bývalý stát vlajky s cílem stanovit, zda byly odstraněny všechny vzniklé nedostatky či problémy týkající se bezpečnosti, které bývalý stát vlajky zjistil jako nedořešené.

2. Kdykoli další stát vlajky požádá o informace o lodi, která dříve plula pod vlajkou některého členského státu, poskytne tento členský stát neprodleně dožadujícímu se státu vlajky podrobnosti o vzniklých nedostatcích či jakékoli další důležité informace týkající se bezpečnosti.

Článek 2

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na správu toho státu, pod jehož vlajkou loď pluje.

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 167, 2.7.1999, s. 33.

⁽⁴⁾ Viz strana 11 v tomto čísle Úředního věstníku.

Článek 5

Zadržení lodě plující pod vlajkou členského státu

V případě, že správa členského státu obdrží informace o tom, že loď plující pod vlajkou tohoto členského státu byla zadržena státem přístavu, dohlédne v souladu s postupy stanovenými pro tento účel na to, aby byla loď uvedena do souladu s příslušnými úmluvami IMO.

Článek 6

Doprovodná opatření

Členské státy zajistí, aby byly pro účely této směrnice uchovávány a rychle dostupné alespoň tyto informace týkající se lodí plujících pod jejich vlajkou:

- a) údaje o lodi (název, číslo IMO atd.);
- b) data prohlídek, včetně případných dodatečných a doplňkových prohlídek a auditů;
- c) identifikace uznaných subjektů zapojených do certifikace a klasifikace lodí;
- d) identifikace příslušného orgánu, který provedl inspekce lodí podle ustanovení o státní přístavní inspekci, a data těchto inspekci;
- e) výsledek státní přístavní inspekce (nedostatky: ano nebo ne; zadržení: ano nebo ne);
- f) informace o námořních nehodách;
- g) identifikace lodí, které během posledních dvanácti měsíců ukončily plavbu pod vlajkou dotyčného členského státu.

Článek 7

Audity ve státě vlajky

Členské státy přijmou opatření nezbytná k tomu, aby byla jejich správa alespoň jednou za sedm let podrobena auditu IMO, s výhradou kladné odpovědi IMO na včasnou žádost daného členského státu, a zveřejní výsledek tohoto auditu v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy o zachování důvěrnosti.

Tento článek se použije do 17. června 2017 nebo dříve, jak stanoví Komise regulativním postupem podle čl. 10 odst. 2, pokud vstoupí v platnost povinný systém auditu členského státu IMO.

Článek 8

Systém řízení kvality a vnitřní hodnocení

1. Do 17. června 2012 každý členský stát vypracuje, zavede a udržuje systém řízení kvality týkající se operativních částí činností správy prováděné státem vlajky. Tento systém kvality by měl být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.

2. Členské státy, které jsou uvedeny na černé listině nebo které jsou dva roky po sobě na šedé listině zveřejněné v nejnovější výroční zprávě Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, poskytnou Komisi zprávu o své činnosti jakožto státu vlajky nejpozději čtyři měsíce po zveřejnění této výroční zprávy.

Ve zprávě se uvede analýza hlavních důvodů nesouladu, v jehož důsledku došlo k zadržením, jakož i nedostatků, jež vedly k zápisu na černou nebo šedou listinu

Článek 9

Zpráva

Každých pět let a poprvé do 17. června 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice.

Tato zpráva bude obsahovat posouzení činnosti členských států jakožto států vlajky.

Článek 10

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený článkem 3 nařízení (ES) č. 2099/2002.

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

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

Článek 11**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 17. června 2011. 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 12**Vstup v platnost**

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

Článek 13**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

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2009 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 000 EUR ročně (*)
Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	100 EUR měsíčně (*)
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	700 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	70 EUR měsíčně
Úřední věstník EU, řada C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	40 EUR měsíčně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	500 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	360 EUR ročně (= 30 EUR měsíčně)
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

(*) Prodej podle jednotlivých čísel: do 32 stran: 6 EUR
od 33 do 64 stran: 12 EUR
více než 64 stran: cena stanovena jednotlivě

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v *Úředním věstníku* L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsovat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je *Úřední věstník* vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k *Úřednímu věstníku* (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh *Úředního věstníku*. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Placené publikace vydávané Úřadem pro úřední tisky jsou k dispozici u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>