Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/59/ES

ze dne 27. června 2002,

kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS

(Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/17/ES ze dne 23. dubna 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009	L 131	114	28.5.2009

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/59/ES

ze dne 27. června 2002,

kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise ([1]),

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([3]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([4]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve svém sdělení ze dne 24. února 1993 o společné politice námořní bezpečnosti Komise uvedla, že jedním z cílů na úrovni Společenství bylo zavedení povinného informačního systému, který by členským státům umožnil rychlý přístup ke všem důležitým informacím vztahujícím se k pohybům lodí přepravujících nebezpečné nebo znečišťující látky a k přesné povaze jejich nákladu.

(2) Směrnice Rady 93/75/EHS ze dne 13. září 1993 o minimálních požadavcích na plavidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci ([5]) zavedla systém, pomocí něhož příslušné orgány získávaly informace ohledně lodí směřujících do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci a ohledně mimořádných událostí na moři. Směrnice vyžaduje, aby Komise pro Společenství poskytla nové návrhy na zavedení úplnějšího systému podávání hlášení, které by případně zahrnovaly lodě plující podél pobřeží členských států.

(3) Podle usnesení Rady ze dne 8. června 1993 o společné politice námořní bezpečnosti ([6]) patří přijetí úplnějšího informačního systému k hlavním cílům iniciativy Společenství.

(4) Zřízení kontrolního a informačního systému pro lodní dopravu ve Společenství má na moři pomáhat předcházet nehodám a znečištění a minimalizovat jejich důsledky na námořní a pobřežní prostředí, hospodářství a zdraví místního obyvatelstva. Výkonnost námořní dopravy, a zejména organizace pobytu lodí v přístavech rovněž závisí na tom, aby lodě informovaly o svém příjezdu v dostatečném předstihu.

([1]) Úř. věst. C 120 E, 24.4.2001, s. 67 a Úř. věst. C 362 E 18.2.2001, s. 255.
([2]) Úř. věst. C 221, 7.8.2001, s. 54.
([3]) Úř. věst. C 357, 14.2.2001, s. 1.
([4]) Stanovisko Evropského parlamentu a Rady ze dne 14. června 2001 (Úř. věst. C 53 E, 28.2.2002, s. 304), společný postoj Rady ze dne 19. prosince 2001 (Úř. věst. C 58 E, 5.3.2002, s. 14) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 25. června 2002.
([5]) Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/74/ES (Úř. věst. L 276, 13.10.1998, s. 7).
([6]) Úř. věst. C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

(5) V souladu s odpovídajícími pravidly přijatými Mezinárodní námořní organizací (IMO) bylo podél evropského pobřeží zřízeno více povinných systémů podávání zpráv. Má být zajištěno, aby v rámci těchto systémů lodě plnily povinné požadavky na hlášení.

(6) Rovněž byly zavedeny služby pro provoz plavidel a systémy pro směrování lodí, což hraje významnou úlohu v předcházení nehodám a znečištění v určitých oblastech námořní dopravy, které vykazují silný provoz námořní dopravy nebo které jsou pro námořní dopravu nebezpečné. Je nezbytné, aby lodě využívaly služeb lodní dopravě a aby dodržovaly pravidla pro systémy vedení lodí schválená IMO.

(7) U lodního vybavení k automatickému zjišťování totožnosti lodí (systém AIS), umožňujícího dokonalejší sledování lodí, a u systémů záznamu cestovních údajů (systém VDR nebo „černé skříňky“) usnadňujících vyšetřování po nehodách došlo k významnému technickému pokroku. Vzhledem k důležitosti formulování politiky k zabránění námořním nehodám má být toto vybavení povinné na lodích podnikajících vnitrostátní nebo mezinárodní cesty a zastavujících v přístavech Společenství. Údaje poskytnuté systémem VDR mohou být využívány jak po nehodě k vyšetřování jejích příčin, tak preventivně k nezbytnému poučení se o těchto situacích. Členské státy mají podporovat využívání těchto údajů pro oba účely.

(8) Členské státy mají zajistit, aby kromě vhodného technického vybavení měly pobřežní stanice příslušných orgánů k dispozici dostatečný počet řádně vycvičených pracovníků.

(9) Přesné poznatky o nebezpečných nebo znečišťujících věcech přepravovaných na lodích a další související bezpečnostní informace, jako jsou informace vztahujících se k navigačním událostem, jsou zásadní pro přípravu a účinnost zásahů v případě znečištění nebo rizika znečištění moří. Lodě opouštějící přístavy členských států nebo směřující do přístavů členských států musí tyto informace nahlásit příslušným orgánům nebo přístavním orgánům těchto států.

(10) S ohledem na usnadnění a urychlení přenosu a využívání někdy obsáhlého množství informací o nákladu mají být příslušným orgánům nebo dotčeným přístavním orgánům tyto informace zasílány pokud možno elektronicky. Ze stejných důvodů se mají elektronicky uskutečňovat výměny informací mezi příslušnými orgány členských států.

(11) Jestliže dotčené společnosti zavedou podle požadavků členských států vnitřní postupy zajišťující, aby informace požadované touto směrnicí byly neprodleně zasílány příslušným orgánům, musí být umožněno, aby pravidelné linky mezi dvěma nebo více členskými státy nepodléhaly požadavku podávání hlášení za každou cestu.

(12) Některé lodě představují vzhledem ke svému chování nebo stavu možné ohrožení bezpečnosti námořní dopravy nebo životního prostředí. Členské státy mají klást zvláštní pozornost sledování těchto lodí, přijímat příslušná opatření k zabránění jakémukoliv zhoršení nebezpečí, které tyto lodě představují, a zasílat jakékoliv jim dostupné významné informace ostatním dotčeným členským státům. Tato přiměřená opatření mohou být opatřeními zajišťovanými v rámci státní přístavní inspekce.

(13) Členské státy se potřebují chránit před ohrožením námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob a námořního a pobřežního prostředí, které vzniká mimořádnými událostmi, nehodami nebo určitými dalšími situacemi na moři a přítomností znečišťujících ropných skvrn nebo předmětů unášených mořem. Za tímto účelem mají velitelé lodí plujících uvnitř pátracích a záchranných oblastí nebo výlučných hospodářských nebo jim rovnocenných oblastí členských států podávat pobřežním

▼B

orgánům hlášení o výskytu uvedených věcí a rovněž dodávat veškeré věcné informace. S ohledem na zvláštní situaci členských států jim má být umožněno, aby si samy zvolily, které z výše uvedených zeměpisných oblastí mají být zahrnuty do povinnosti podávat hlášení.

(14) V případě mimořádné události nebo nehody na moři je úplná a vyčerpávající spolupráce všech účastníků přepravy zásadním příspěvkem k účinnosti zásahů příslušných orgánů.

(15) Jestliže se příslušný orgán určený členským státem domnívá, že na základě předpovědí počasí na moři vydané kvalifikovanou službou meteorologických informací představují mimořádně špatné podmínky počasí nebo podmínky na moři vážné hrozbu pro bezpečnost lidského života nebo znečištění, má o této situaci informovat velitele lodi, která zamýšlí vplout do přístavu nebo jej opustit, a má přijmout jakákoliv jiná vhodná opatření. Aniž je dotčena povinnost pomáhat lodím ocitnuvším se na moři v nouzi, mohou tato opatření zahrnovat zákaz vplout do přístavu nebo jej opustit, dokud nenastane obvyklý stav. V případě možného ohrožení bezpečnosti nebo vzniku znečištění a s ohledem na zvláštní situaci v dotčeném přístavu může příslušný orgán doporučit lodím neopouštět přístav. Jestliže se velitel lodi rozhodne opustit přístav, činí tak v každém případě na svou odpovědnost a měl by uvést důvody pro své rozhodnutí.

(16) Jestliže není v případě nehody na moři k dispozici žádné útočiště, může dojít k vážným následkům. Proto mají členské státy vypracovat plán, na jejichž základě může být lodím v nouzi, pokud to situace vyžaduje, poskytnuto v jejich přístavech nebo v jakékoliv chráněné oblasti útočiště za co nejlepších podmínek. Kde to je nezbytné a uskutečnitelné, mají tyto plány obsahovat poskytnutí dostatečných prostředků a zařízení za účelem pomoci, záchrany a zásahu při znečištění. Přístavy přijímající lodě v nouzi mají mít možnost počítat s rychlou náhradou veškerých nákladů a škod s tím spojených. Komise má proto prozkoumat možnosti zavést dostatečný systém náhrady pro přístavy ve Společenství, které přijímají lodě v nouzi, a rovněž možnost požadovat, aby loď přijíždějící do přístavu Společenství byla dostatečně pojištěna.

(17) Je třeba stanovit rámec spolupráce mezi členskými státy a Komisí v zájmu podpory zavedení systému pro sledování námořní dopravy a pro informování o námořní dopravě, včetně odpovídajících komunikačních vazeb zřizovaných mezi příslušnými orgány a přístavy členských států. Kromě toho je třeba, aby systém pro identifikaci a sledování lodí byl doplněn v těch oblastech Společenství, kde je nedostatečný. Navíc by měla být v přímořských regionech Společenství zřízena informační řídící střediska umožňující výměnu nebo sdílení užitečných údajů vztahujících se k sledování dopravy a k provádění této směrnice. Členské státy a Komise se mají v zájmu dosažení těchto cílů rovněž snažit spolupracovat s třetími zeměmi.

(18) Účinnost této směrnice značně závisí na tom, jak přísně budou členské státy prosazovat její provádění. Za tímto účelem musí členské státy provádět pravidelné prohlídky nebo jakoukoliv jinou činnost požadovanou k zajištění, že komunikační vazby zřízené v zájmu splnění požadavků této směrnice uspokojivě fungují. Rovněž má být zaveden systém sankcí zajišťující, že požadavky na podávání hlášení týkající se přepravy vybavení, stanovené touto směrnicí, jsou dotčenými osobami plněny.

(19) 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]).

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

▼B

(20) Tímto postupem mohou být některá ustanovení této směrnice změněna tak, aby brala v úvahu vývoj Společenství, mezinárodní akty a zkušenosti získané při provádění této směrnice, pokud tyto změny nerozšiřují oblast působnosti této směrnice. Užitečným nástrojem Komise pro vyhodnocování zkušeností získaných při provádění směrnice je podávání dostatečných zpráv členskými státy.

(21) Ustanovení směrnice 93/75/ES jsou touto směrnicí významně posilována, rozšiřována a pozměňována. Směrnice 93/75/ES by proto měla být zrušena.

(22) Protože cílů navrhovaného opatření, totiž posílení bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodů jeho rozsahu a účinků, 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 tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je zřídit ve Společenství systém pro sledování lodní dopravy a pro informace o lodní dopravě s ohledem na podporu bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy, zlepšování reakce orgánů na mimořádné události, nehody nebo potenciálně nebezpečné situace na moři, včetně pátracích a záchranných činností, a přispět tak k lepšímu předcházení a zjišťování znečišťování loděmi.

Členské státy sledují a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby velitelé, provozovatelé nebo agenti lodí, stejně jako rejdaři či vlastnící nebezpečných nebo znečišťujících věcí přepravovaných těmito loděmi, plnila požadavky této směrnice.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti alespoň 300 tun, pokud není stanoveno jinak.

2. ►M1 Není-li stanoveno jinak, tato směrnice se nevztahuje na ◄

a) válečné lodi, pomocná válečná plavidla a ostatní lodi vlastněné nebo provozované členským státem a užívané pro neobchodní veřejné služby,

b) rybářské lodi, tradiční lodi a rekreační plavidla o délce méně než 45 metrů,

▼M1

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

▼B

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

▼B

a) ►M1 „odpovídajícím mezinárodním aktem“ tyto akty v aktualizovaném znění: ◄

— úmluva MARPOL, tj. Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 a protokol k ní připojený z roku 1978,

— úmluva SOLAS, tj. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, spolu s protokoly a změnami této úmluvy,

— Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969,

— Mezinárodní úmluva vztahující se zásahům na volném moři při nehodách způsobujících znečištění ropou z roku 1969 a protokol k ní z roku 1973 vztahující se k zásahům v případech znečištění moře látkami jinými než ropou,

— úmluva SAR, tj. Mezinárodní úmluva o námořním pátrání a záchraně z roku 1979,

— předpis ISM, tj. Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění,

— předpis IMDG, tj. Mezinárodní předpis o námořní přepravě nebezpečného zboží,

— předpis IBC, tj. Mezinárodní předpis IMO pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících nebezpečné chemikálie,

— předpis IGC, tj. Mezinárodní předpis IMO pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny,

— předpis BC, tj. předpis IMO pro bezpečné zacházení s pevnými hromadnými náklady,

— předpis INF, tj. předpis IMO o bezpečné námořní přepravě ozářeného jaderného paliva, plutonia a vysoce aktivního radioaktivního odpadu v obalech,

— rezoluce IMO A.851(20), tj. rezoluce 851(20) Mezinárodní námořní organizace nazvaná „Obecné zásady pro systém hlášení lodí a požadavků na hlášení lodí včetně řídících zásad pro hlášení mimořádných událostí týkajících se nebezpečných věcí, škodlivých látek nebo látek znečišťujících moře“;

▼M1

— 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

b) „provozovatelem“ vlastník nebo správce lodi;

c) „agentem“ každá osoba pověřená nebo oprávněná k dodávání informací v zastoupení provozovatele lodi;

d) „přepravcem“ každá osoba, kterou nebo jejímž jménem nebo v jejímž zastoupení byla s dopravcem uzavřena smlouva o přepravě po moři;

e) „společností“ společnost ve smyslu pravidla 1 odstavce 2 kapitoly IX úmluvy Solas;

▼B

f) „lodí“ každé námořní plavidlo nebo člun;

g) „nebezpečnou věcí“

— věci uvedené v předpisu IMDG,

— nebezpečné kapalné látky uvedené v kapitole 17 předpisu IBC,

— zkapalněné plyny uvedené v kapitole 19 předpisu IGC,

— pevné látky zmíněné v dodatku B předpisu BC.

Rovněž sem patří věci, pro jejichž přepravu byly stanoveny vhodné podmínky v souladu s odstavcem 1.1.6 předpisu IGC;

h) „znečišťujícími věcmi“

— ropné látky ve smyslu přílohy I k úmluvě MARPOL,

— škodlivé kapalné látky ve smyslu přílohy II k úmluvě MARPOL,

— škodlivé látky ve smyslu přílohy III k úmluvě MARPOL;

i) „nákladní přepravní jednotkou“ silniční nákladní vozidlo, železniční nákladní vůz nákladní kontejner, silniční cisternové vozidlo, železniční vůz nebo přenosná nádrž;

j) „adresou“ jméno a komunikační spojení, kterými lze v případě potřeby navázat spojení s provozovatelem, agentem, přístavním orgánem, příslušným orgánem nebo jakoukoliv jinou oprávněnou osobou nebo orgánem majícím k dispozici podrobné informace týkající se lodního nákladu;

▼M1

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

▼B

l) „přístavním orgánem“ příslušný orgán nebo úřadovna určené členskými státy pro každý přístav k přijímání nebo předávání informací hlášených v souladu s touto směrnicí;

m) „útočištěm“ přístav, část přístavu nebo jiné chráněné přístaviště nebo kotviště nebo jakákoliv jiná chráněná oblast stanovená členským státem pro přijímání lodí v nesnázi;

n) „pobřežní stanicí“ kterékoliv z těchto zařízení určených členskými státy v souladu s touto směrnicí: služba lodní dopravě; pobřežní zařízení odpovídající za povinný systém podávání hlášení schválený IMO; nebo orgány odpovídající za koordinování pátracích a záchranných zásahů nebo za likvidování znečištění moře;

o) „služba lodní dopravě (VTS)“ služba určená k zlepšení bezpečnosti a účinnosti lodní dopravy a k ochraně životního prostředí, která má možnost být ve spojení s dopravním provozem a reagovat na dopravní situace vznikající v oblasti služby lodní dopravě;

p) „systémem směrování lodí“ každý systém jedné nebo více tras nebo opatření k směrování, jehož cílem je snížení nebezpečí nehod; zahrnuje oblasti oddělování dopravního provozu, dvousměrné trasy, doporučené dráhy, oblasti, kterým je třeba se vyhnout, zóny pobřežní dopravy, objízdné trasy, oblasti, kde se doporučuje obezřetnost, a trasy vedoucí hlubokou vodou;

q) „tradičními loděmi“ všechny druhy historických lodí a jejich napodobeniny, včetně lodí určených k podpoře a propagaci tradičních dovedností a námořnictví, které dohromady slouží jako živoucí kulturní památka provozovaná podle tradičních zásad námořnictví a technických zručností;

r) „nehodou“ nehoda ve smyslu předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí;

▼M1

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

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

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

v) „lodí potřebující pomoc“ loď, která se nachází v situaci, jež může způsobit ztrátu lodi 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.

▼B

HLAVA I

HLÁŠENÍ A SLEDOVÁNÍ LODÍ

Článek 4

Hlášení před vplutím do přístavů členských států

1. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, která směřuje do přístavu členského státu, nahlásí přístavnímu orgánu informaci podle přílohy I bodu 1:

a) nejméně čtyřiadvacet hodin předem, nebo

b) nejpozději v době, kdy loď opouští předchozí přístav, pokud doba plavby trvá méně než čtyřiadvacet hodin, nebo

c) jestliže přístav, kde se má loď zastavit, není známý nebo je změněn v průběhu plavby, potom jakmile je tato informace dostupná.

2. Lodě připlouvající z přístavu mimo Společenství a směřující do přístavu v členském státě a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci musí splnit ohlašovací povinnosti podle článku 13.

Článek 5

Sledování lodí vplouvajících do oblasti povinného systému hlášení lodí

1. Daný členský stát provádí sledování a přijímá veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby všechny lodě vplouvající do oblasti povinného systému hlášení lodí přijatého IMO podle pravidla 11 kapitoly V úmluvy SOLAS a provozované jedním státem nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, v souladu s odpovídajícími řídícími zásadami a kritérii IMO tento systém používaly při hlášení požadovaných informací bez dotčení dodatečných informací požadovaných členským státem v souladu s rezolucí IMO A.851(20).

2. Jestliže členský stát předává IMO k přijetí nový povinný systém hlášení lodí nebo návrh na změnu dosavadního systému hlášení, zahrne do svého návrhu alespoň informace uvedené v příloze I odst. 4.

▼B

Článek 6

Užívání automatického identifikačního systému

1. Každá loď zastavující v přístavu členského státu musí být v souladu s jízdním řádem stanoveným v příloze II bodě I vybavena systémem AIS, který vyhovuje výkonnostním normám IMO.

2. Lodě vybavené systémem AIS tento sytém trvale udržují v provozu, pokud mezinárodní dohody, pravidla nebo normy nestanoví ochranu údajů o plavbě.

▼M1

Článek 6a

Používání systémů automatické identifikace (AIS) rybářskými plavidly

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

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

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.

▼B

Článek 7

Užívání systémů směrování lodí

1. Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby všechny lodě vplouvající do oblasti povinného systému směrování přijatého IMO podle pravidla 10 kapitoly V úmluvy SOLAS a provozované jedním státem nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, tento systém používaly v souladu s odpovídajícími řídícími zásadami a kritérii vypracovanými IMO.

2. Jestliže členské státy na vlastní odpovědnost uplatňují systém směrování lodí, který nebyl přijat IMO, respektují v nejvyšší možné míře řídící zásady a kritéria IMO a zveřejnit veškeré informace nezbytné k bezpečnému a účinnému užívání systému směrování lodí.

▼B

Článek 8

Sledování, jak lodě dodržují pravidla služby lodní dopravě

Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby

a) se lodě vjíždějící do oblasti uplatňování služeb lodní dopravě provozovaných jedním nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, uvnitř jejich teritoriálního moře a založené řídících zásad IMO, účastnily těchto služeb lodní dopravy dodržovaly jejich pravidla;

b) lodě plující pod vlajkou členského státu nebo lodě směřující do přístavu členského státu a vplouvající do oblasti uplatňování těchto služeb lodní dopravě mimo teritoriální moře členského státu a založené na řídících zásadách IMO, dodržovaly pravidla těchto služeb lodní dopravě;

c) lodě plující pod vlajkou třetího státu nesměřující do přístavu v členském státě a vplouvající do oblasti služeb lodní dopravě mimo teritoriální moře členského státu, dodržovaly pravidla těchto služeb lodní dopravě, nakolik to je možné. Členské státy mají dotčenému státu vlajky ohlásit každé zjevné porušení těchto pravidel v této oblasti služeb lodní dopravě.

Článek 9

Infrastruktura pro systémy hlášení lodí, systémy směrování lodí a služby lodní dopravě

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná a vhodná opatření, aby se postupně a ve lhůtách slučitelných s časovým plánem stanoveným v příloze II bodě I vybavily vhodným pobřežním vybavením a zařízením pro získávání a využívání informací AIS, přičemž berou ohled na nezbytný dosah pro předávání hlášení.

2. Proces budování veškerého pobřežního vybavení a zařízení nezbytného pro provádění této směrnice bude ukončen koncem roku 2007. Členské státy zajistí, aby vhodná zařízení pro předávání informací do systémů členských států a výměna informací mezi těmito systémy byla uvedena do provozu nejpozději jeden rok poté.

3. Členské státy zajistí, aby pobřežní stanice pověřené kontrolou dodržování pravidel služeb lodní dopravě a systému směrování lodí měly k dispozici dostatečný a řádně kvalifikovaný personál a vhodné prostředky pro komunikaci a pro sledování lodí a aby působily v souladu s odpovídajícími řídícími zásadami IMO.

Článek 10

Systémy záznamu cestovních údajů

1. Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby lodě zastavující v přístavu členského státu byly v souladu s pravidly stanovenými v příloze II bodě II vybaveny záznamníkem cestovních údajů (VDR). Veškeré výjimky udělené lodím typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlům podle čl. 4 odst. 1 písm. d) 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]) končí dnem 5. srpna 2002.

2. Údaje shromážděné ze systémů VDR jsou zpřístupněny dotčeným členským státům v případě vyšetřování nehody, ke které dojde ve

([1]) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

▼B

výsostných vodách členského státu. Členské státy zajistí, aby tyto údaje byly ve vyšetřování využity a řádně analyzovány. Členské státy zajistí, aby nálezy vyšetřování byly po uzavření vyšetřování co nejdříve zveřejněny.

▼M2

———————

▼B

HLAVA II

HLÁŠENÍ O NEBEZPEČNÝCH NEBO ZNEČIŠŤUJÍCÍCH VĚCECH NA LODI (HAZMAT)

▼M1

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.

▼B

Článek 13

Hlášení o nebezpečných nebo znečišťujících věcech přepravovaných na lodi

1. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, bez ohledu na její rozměr, přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci a opouštějící přístav členského státu nahlásí příslušnému orgánu určenému tímto členským státem nejpozději v okamžiku odplutí informace uvedené v příloze I bodě 3.

2. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, bez ohledu na její rozměr, přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci a připlouvající z přístavu umístěného mimo Společenství a směřující do přístavu členského státu nebo kotviště v teritoriálních vodách členského státu nahlásí informace uvedené v příloze I odst. 3 příslušnému orgánu členského státu, ve kterém je umístěn prvý přístav nebo kotviště určení, přičemž tyto informace podá nejpozději po odplutí z přístavu nakládky nebo jakmile je

▼B

přístav určení nebo kotviště známo, jestliže tyto informace nejsou k dispozici v okamžiku odplutí.

3. Členské státy mohou zavést postup, který provozovateli, agentu nebo veliteli lodi zmíněným v odstavcích 1 a 2 povoluje nahlásit informace uvedené v příloze I odst. 3 přístavnímu orgánu přístavu odjezdu nebo případně určení ležícímu ve Společenství.

Zavedený postup musí zajistit, aby kdykoliv to bude třeba, měl příslušný orgán přístup k informacím uvedeným v příloze Ibodě 3. Za tímto účelem uchovává dotčený přístavní orgán informace uvedené v příloze I bodě 3 tak dlouho, aby byly využitelné v případě události nebo nehody na moři. Přístavní orgán přijme nezbytná opatření k tomu, aby po dobu 24 hodin denně byly tyto informace příslušnému orgánu na jeho požádání poskytnuty v elektronické formě.

4. Provozovatel, agent nebo velitel lodi musí informace o nákladu uvedené v příloze I bodě 3 sdělit přístavnímu orgánu nebo příslušnému orgánu.

Informace musí být předány elektronickou formou, kdykoliv to je možné. Elektronická výměna zpráv musí užívat syntax a postupy stanovené v příloze III.

Článek 14

Elektronická výměna dat mezi členskými státy

Členské státy navzájem spolupracují v zájmu zajistit propojení a vzýjemnou operační součinnost vnitrostátních systémů používaných ke zpracování informací uvedených v příloze I.

Komunikační systémy zřízené v souladu s prvním pododstavcem musí vykazovat tyto vlastnosti:

a) výměna dat musí být elektronická a musí umožnit získávání a zpracovávání zpráv nahlášených v souladu s článkem 13;

b) systém musí umožnit přenos informací po dobu 24 hodin denně;

▼M1

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.

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;

▼M1

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 výjimky 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.

▼B

HLAVA III

SLEDOVÁNÍ NEBEZPEČNÝCH LODÍ A ZÁSAHY V PŘÍPADĚ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NEBO NEHOD NA MOŘI

Článek 16

Předávání informací týkajících se určitých lodí

1. Lodě vyhovující kritériím uvedeným níže jsou považovány za lodě představující potenciální nebezpečí lodní dopravě nebo ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí:

a) lodě, které v průběhu své plavby

— se zúčastnily mimořádné události nebo nehody na moři podle článku 17 nebo

— nedodržely požadavky uložené touto směrnicí na ohlašování a podávání zpráv nebo

— nedodržely platná pravidla systému směrování lodí a služeb lodní dopravě spadajících do odpovědnosti členského státu;

b) lodě, kterým se prokáže nebo u kterých je podezření, že úmyslně vypustily ropné látky nebo jinak porušily úmluvu MARPOL ve výsostných vodách členského státu;

▼B

c) lodě, kterým byl odepřen přístup do přístavu členských států nebo o kterých bylo podána zpráva nebo hlášení členským státem v souladu s bodem 1 přílohy I směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ([1]);

▼M1

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

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

▼B

2. Pobřežní stanice mající příslušné informace o lodích uvedených v odstavci 1 sdělí tyto informace dotčeným pobřežním stanicím umístěným podél plánované trasy lodě v ostatních členských státech.

3. Členské státy zajistí, aby informace jim sdělené podle odstavce 2 byly předány příslušným přístavním orgánům nebo kterýmkoliv jiným orgánům určeným členským státem. V mezích jejich dostupné personální kapacity provádějí členské státy veškeré vhodné inspekce nebo ověřování ve svých přístavech buď z vlastního podnětu, nebo na požádání jiného členského státu, a to bez dotčení jakýchkoliv povinností státní přístavní inspekce. O výsledcích opatření, která přijaly, informují dotčené členské státy.

Článek 17

Hlášení o mimořádných událostech a nehodách na moři

1. Aniž je dotčeno mezinárodní právo a s ohledem na zabránění nebo zmírnění jakýchkoliv významných ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí, členské státy sledují a přijímají vhodná opatření k zajištění, aby velitel lodě plující uvnitř jejich pátrací, regionální nebo výlučné ekonomické oblasti nebo jí rovnocenné oblasti okamžitě ohlásil pobřežní stanici příslušné pro tuto zeměpisnou oblast:

a) jakoukoliv mimořádnou událost nebo nehodu postihující bezpečnost lodi, jako je srážka, najetí na mělčinu, selhání nebo havárie, zaplavení nebo posunutí nákladu, jakékoliv vady v trupu lodi nebo selhání konstrukce;

b) jakoukoliv mimořádnou událost nebo nehodu ohrožující bezpečnost plavby, jako jsou selhání s možným postižením lodní ovladatelnosti nebo způsobilosti k plavbě nebo jakékoliv vady postihující hnací systém nebo kormidelní zařízení, systém výroby elektřiny, navigační zařízení nebo komunikační zařízení;

c) jakoukoliv situaci, která může vést k znečištění vod nebo pobřeží členského státu, jako je vypuštění nebo nebezpečí vypuštění znečišťujících zplodin do moře;

d) jakoukoliv skvrnu znečišťujících látek a kontejnery nebo obaly plovoucí v moři.

2. Hlášení zaslané podle odstavce 1 zahrnuje alespoň totožnost lodě, její polohu, přístav odplutí, přístav určení, adresu, na které lze získat informace o nebezpečných nebo znečišťujících věcech přepravovaných na lodi, počet osob na lodi, podrobnosti o mimořádné události a jakékoliv související informace uvedené v rezoluci IMO A.851(20).

([1]) Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/106/ES (Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 17).

▼B

Článek 18

Opatření v případě mimořádně špatného počasí

1. Jestliže příslušné orgány určené členskými státy dojdou k názoru, že v případě mimořádně špatného počasí nebo špatných podmínek na moři vzniká vážná hrozba znečištění jejich námořních nebo pobřežních oblastí nebo námořních nebo pobřežních oblastí jiných států nebo vážné ohrožení bezpečnosti lidského života:

a) pokud je to možné, musí plně informovat velitele lodi, která se nachází v oblasti dotčeného přístavu a zamýšlí vplout do přístavu nebo jej opustit, o stavu na moři a povětrnostních podmínkách, a kdykoliv je to vhodné a možné, o nebezpečí, které tím pro jeho loď, náklad, posádku a cestující může vzniknout;

b) aniž je dotčena povinnost pomoci lodím v nesnázi a v souladu s článkem 20 mohou přijmout veškerá jiná vhodná opatření, která mohou v postižených oblastech zahrnovat doporučení nebo zákaz týkající se buď konkrétní lodě, nebo lodí obecně, vplout do přístavu nebo jej opustit, dokud není zjištěno, že nadále nehrozí nebezpečí lidskému životu nebo životnímu prostředí;

c) přijmou vhodná opatření v co největší míře omezující nebo pokud je to nezbytné, zakazující zásobování lodí v jejich teritoriálních vodách.

2. Velitel lodi informuje společnost o vhodných opatřeních nebo doporučeních uvedených v odstavci 1. Tato opatření nicméně nepředjímají rozhodnutí velitele uskutečněná na základě jeho odborného úsudku odpovídajícího úmluvě SOLAS. Jestliže rozhodnutí velitele lodi není v souladu s opatřeními uvedenými v odstavci 1, musí o důvodech svého rozhodnutí informovat příslušné orgány.

3. Vhodná opatření nebo doporučení uvedená v odstavci 1 jsou založena na stavu moře a povětrnostní předpovědi poskytnuté kvalifikovanou meteorologickou informační službou uznávanou členským státem.

▼M1

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.

▼B

Článek 19

Opatření vztahující se k mimořádným událostem nebo nehodám na moři

1. V případě mimořádných událostí nebo nehod na moři uvedených v článku 17 přijmou členské státy vhodná opatření v souladu s mezinárodním právem, jestliže je nezbytné zajistit bezpečnost lodní dopravy a osob a ochránit mořské a pobřežní prostředí.

Příloha IV uvádí nevyčerpávající seznam opatření, která mohou členské státy přijmout v souladu s tímto článkem.

2. Provozovatel, velitel lodi a vlastník nebezpečných nebo znečišťujících věcí přepravovaných na lodi musí v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem plně spolupracovat s příslušnými vnitrostátními orgány na jejich požádání a s ohledem na minimalizaci následků mimořádných událostní nebo nehod na moři.

▼M1

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

▼B

3. Velitel lodi, na kterou se vztahuje předpis ISM, informuje v souladu s tímto předpisem společnost o každé mimořádné události nebo nehodě uvedené v čl. 17 odst. 1, která na moři vznikne. Jakmile je o této situaci informována, musí navázat styk s příslušnou pobřežní stanicí a dát se jí podle potřeby k dispozici.

▼M1

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.

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 demonstrativním 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.

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;

▼M1

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 lodi potřebující pomoc v útočišti;

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

f) postupy pro mezinárodní koordinaci a rozhodování;

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

3. Členské státy zveřejní název 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 lodi 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 ([1]) 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.

([1]) Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 128.

▼M1

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.

▼B

Článek 21

Informování dotčených osob

1. Příslušná pobřežní stanice dotčeného členského státu v případě potřeby oznámí ve všech dotčených oblastech prostřednictvím vysílání každou mimořádnou událost nebo nehodu nahlášenou podle čl. 17 odst. 1 a informaci o každé lodi, která představuje ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí.

2. Příslušné orgány, které mají k dispozici informace nahlášené v souladu s články 13 a 17, přijmou vhodná opatření, aby tyto informace byly z bezpečnostních důvodů kdykoliv poskytnuty na požádání příslušným orgánem jiného členského státu.

3. Každý členský stát, jehož příslušné orgány byly informovány v souladu s touto směrnicí nebo jiným způsobem o skutečnostech týkajících se vzniku nebezpečí pro jiný členský stát a nebezpečí, kterému jsou vystaveny určité mořské a pobřežní oblasti, přijme vhodná opatření, aby co nejdříve o tom informoval každý dotčený členský stát a konzultoval jej ohledně zamýšlených akcí. Členské státy případně vzájemně spolupracují v zájmu sdílení opatření pro společnou akci.

Každý členský stát učiní opatření nezbytná k plnému využití hlášení, která jim jsou lodě povinny předávat na základě článku 17.

HLAVA IV

DOPROVODNÁ OPATŘENÍ

Článek 22

Určení příslušných orgánů a zveřejnění jejich seznamu

1. Každý členský stát určí příslušné orgány, přístavní orgány a pobřežní stanice, kterým mají být podávána hlášení požadovaná touto směrnicí.

2. Každý členský stát zajistí, aby odvětví námořní dopravy byly poskytovány zejména prostřednictvím námořních publikací vhodné a pravidelně aktualizované informace o orgánech a stanicích určených v souladu s odstavcem 1 a případně i své místní působnosti a postupech stanovených pro hlášení informací požadovaných touto směrnicí.

3. Členské státy sdělí Komisi seznam orgánů a stanic, které určí v souladu s odstavcem 1, a každou aktualizaci tohoto seznamu.

▼M1

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 uchovávání 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.

▼B

Článek 23

Spolupráce mezi členskými státy a Komisí

Členské státy a Komise spolupracují při dosahování těchto cílů:

a) optimální využívání informací nahlášených v souladu s touto směrnicí, zejména při budování telematických spojení mezi pobřežními stanicemi a přístavními orgány s ohledem na výměnu údajů vztahujících se k pohybu lodí, jejich odhadované době příjezdu do přístavu a jejich nákladu;

b) vybudování a zvýšení účinnosti telematických spojení mezi pobřežními stanicemi členských států s ohledem na získávání jasnějšího obrazu o provozu, zlepšení sledování lodí v tranzitu, harmonizování a co největší zjednodušení hlášení požadovaných od plujících lodí;

▼M1

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 směrování lodí v zájmu jejich předání IMO ke schválení. Rovněž spolupracují v rámci příslušných regionálních nebo mezinárodních orgánech či organizacích na rozvoji systémů identifikace a sledování na velké vzdálenosti;

▼B

d) případné sestavení společných plánů k přijímání lodí v nesnázích;

▼M1

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

▼M1

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.

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.

▼B

Článek 25

Kontrola provádění této směrnice a sankce

1. Členské státy provádějí pravidelné inspekce a veškeré jiné akce vyžadované ke kontrole provozu pobřežních telematických systémů, zřízených za účelem splnění požadavků této směrnice, a zejména jejich kapacity nezbytné k zajištění požadavků neprodleného přijímání nebo vysílání po dobu 24 hodin denně informací nahlášených v souladu s články 13 a 15.

2. Pro případy porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých v souladu s touto směrnicí stanoví členské státy systém sankcí a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

3. Členské státy bez prodlení informují stát vlajky nebo každý jiný dotčený stát o opatřeních, která přijmou v souladu s články 16 a 19 a odstavcem 2 tohoto článku vůči lodím plujícím pod jinou vlajkou než jejich vlastní.

4. Jestliže při příležitosti mimořádné události nebo nehody na moři zmíněné v článku 19 členský stát zjistí, že společnost nebyla schopna zřídit a udržovat spojení s lodí nebo s dotčenou pobřežní stanicí, informuje o tom stát, který vydal osvědčení o shodě s předpisem ISM a související osvědčení o řízení bezpečnosti nebo jehož jménem byl vydán.

Jestliže závažnost selhání prokazuje výskyt zásadního narušení řádného provozu systému bezpečného řízení společnosti usazené v některém členském státě, přijme členský stát, který lodi vydal osvědčení o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, okamžitě nezbytná opatření vůči dotčené společnosti s cílem odejmout osvědčení o shodě a související osvědčení o řízení bezpečnosti.

Článek 26

Vyhodnocení

1. Do 5. února 2007 podají členské státy Komisi zprávu o pokroku v provádění této směrnice, a zejména článků 9, 10, 18, 20, 22, 23 a 25.

▼B

Do 31. prosince 2009 podají členské státy Komisi zprávu o plném provedení této směrnice.

2. Na základě zpráv podle odstavce 1 podá Komise do šesti měsíců zprávu Evropskému parlamentu a Radě o provádění této směrnice. Ve své zprávě Komise určí, zda a v jaké míře ustanovení této směrnice provedená členskými státy pomáhají zvyšování bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy a zabraňování znečišťování loděmi.

3. Komise prozkoumá potřebu a proveditelnost opatření na úrovni Společenství zaměřených na usnadnění vymáhání nebo náhrady nákladů a poškození způsobených přijetím lodí v nesnázích a rovněž náležitné požadavky na pojištění nebo na jiné finanční zabezpečení.

Komise podá Evropskému parlamentu a Radě do 5. února 2007 zprávu o výsledcích.

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

▼M1

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 ([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.

▼B

Článek 29

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 5. února 2004. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

▼B

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 30

Směrnice Rady 93/75/EHS se zrušuje s účinkem ode dne 5. února 2004.

Článek 31

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

Článek 32

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

SEZNAM HLÁŠENÝCH INFORMACÍ

1. **Informace hlášené v souladu s článkem 4 — obecné informace:**

   a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);

   b) přístav určení;

   c) předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu a předpokládaná doba odjezdu z tohoto přístavu;

   d) celkový počet osob na lodi.

2. **Informace hlášené v souladu s článkem 12 — informace o nákladu:**

   a) přesné technické názvy nebezpečných nebo znečišťujících věcí, případně čísla OSN přidělená Organizací spojených národů, třídy nebezpečí IMO v souladu s předpisy IMDG, IBC a IGC a případně třída lodi potřebná pro náklady INF podle definice v pravidle VII/14.2, množství těchto věcí a její identifikační číslo, jestliže jsou přepravovány v přepravních nákladních jednotkách jiných než cisternách;

   b) adresa, kde lze získat podrobné informace o nákladu.

3. **Informace hlášené v souladu s článkem 13:**

   A. Obecné informace

      a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);

      b) přístav určení;

      c) pro loď opouštějící přístav v členském státě: předpokládaná doba odjezdu z přístavu odjezdu nebo z lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu a předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení;

      d) pro loď přijíždějící z přístavu umístěného mimo území Společenství a plující do přístavu v členském státě: předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu;

      e) celkový počet osob na lodi.

   B. Informace o nákladu:

      a) přesné technické názvy nebezpečných nebo znečišťujících věcí, případně čísla OSN přidělená Organizací spojených národů, třídy nebezpečí IMO v souladu s předpisy IMDG, IBC a IGC a případně třída lodi potřebná pro náklady INF podle definice v pravidle VII/14.2, množství těchto věcí a její identifikační číslo, jestliže jsou přepravovány v přepravních nákladních jednotkách jiných než cisternách;

      b) potvrzení, že na lodi je soupis nebo seznam lodního nákladu nebo příslušný plán nakládky uvádějící podrobnosti o přepravovaných nebezpečných nebo znečišťujících věcech a jejich umístění na lodi;

      c) adresa, kde lze získat podrobné informace o nákladu.

4. **Informace uvedené v článku 5:**

   — A. identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI),

   — B. datum a čas,

   — C nebo D. poloha ve stupních šířky a délky nebo skutečné postavení a vzdálenost v námořních mílích od jasně identifikovaného orientačního bodu na zemi,

   — E. kurs,

   — F. rychlost,

▼B

— I. přístav určení a předpokládaná doba příjezdu,

— P. náklad v případě nebezpečných věcí na lodi, jejich množství a třída IMO,

— T. adresa pro sdělení informací o nákladu,

— W. celkový počet osob na lodi,

▼M1

— X. různé:

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

— stav provozu plavidla.

▼B

5. Velitel lodi musí neprodleně informovat příslušný orgán nebo dotčený přístavní orgán o každé změně informací nahlášených v souladu s touto přílohou.

▼B

PŘÍLOHA II

PŘEDPISY POUŽITELNÉ PRO LODNÍ VYBAVENÍ

I. **Automatický identifikační systém (AIS)**

1. Lodě postavené od 1. července 2002

Osobní lodě bez ohledu na jejich rozměr a všechny lodě hrubé prostornosti o více než 300 postavené dne 1. července 2002 nebo po tomto datu, které vplují do přístavu členského státu Společenství jsou povinny mít vybavení stanovené v článku 6.

2. Lodě postavené před 1. červencem 2002

Osobní lodě bez ohledu na jejich rozměr a všechny lodě hrubé prostornosti o více než 300 postavené před 1. červencem 2002, které vplují do přístavu členského státu Společenství jsou povinny mít vybavení stanovené v článku 6 v souladu s tímto časovým plánem:

a) osobní lodě: nejpozději 1. července 2003;

b) tankové lodě: nejpozději do první prohlídky bezpečnostního zařízení po 1. Červenci 2003;

c) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 50 000 a více: nejpozději do 1. července 2004;

d) jiné lodě než osobní a než tankové lodě o hrubé prostornosti 10 000 a více, ale méně než 50 000 hrubé prostornosti: nejpozději do 1. července 2005 nebo v případě lodí zabývající se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO;

e) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 3 000 a více, ale méně než 10 000: nejpozději do 1. července 2006 nebo v případě lodí zabývajících se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO;

f) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 300 a více, ale méně než 3 000: nejpozději do 1. července 2007 nebo v případě lodí zabývající se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO.

Členské státy mohou pro osobní lodě o hrubé prostornosti pod 300 zabývající se vnitrostátní dopravou poskytnout výjimku z uplatňování požadavků týkajících se AIS stanovených v této příloze.

▼M1

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.

▼B

II. **Systémy záznamu cestovních údajů (VDR)**

1. Lodě níže uvedených tříd, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím výkonovým normám rezoluce IMO A.861(20) a zkušebním normám stanoveným normou č. 61996 Mezinárodní komise pro elektroniku (IEC):

▼B

a) osobní lodě postavené dne 1. července 2002 nebo později, ale nejpozději do 1. července 2002;

b) osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. červencem 2002, ale nejpozději do prvé prohlídky dne 1. července 2002 nebo později;

c) jiné osobní lodě než osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. červencem 2002, ale nejpozději do 1. ledna 2004;

d) jiné lodě než osobní lodě o 3 000 hrubé prostornosti a více, postavené dne 1. července 2002 nebo později, ale nejpozději do 5. srpna 2002.

2. Lodě níže uvedených tříd postavené před 1. červencem 2002, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím příslušným normám IMO:

a) nákladní lodě o 20 000 hrubé prostornosti a více, nejpozději do dne stanoveného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2007, jestliže není rozhodnutí IMO;

b) nákladní lodě o 3 000 hrubé prostornosti a více, ale méně než 20 000 hrubé prostornosti nejpozději do data určeného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2008, jestliže není rozhodnutí IMO.

3. Členské státy mohou osobním lodím zabývajícím se pouze vnitrostátní plavbou v mořských oblastech jiných než zahrnutých do třídy A podle článku 4 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ([1]) poskytnout výjimku z požadavku na záznamník cestovních údajů stanovených v této směrnici.

([1]) Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1.

▼M1

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 popsaných 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 popsaných v „kontrolním dokumentu rozhraní a funkčnosti“ uvedeném v odstavci 2.3.

2.2 *Zásady řízení*

Komise vytvoří řídící skupinu na vysoké úrovni, která příjme jednací řád. Tato skupina sestává ze zástupců z členských států a Komise oprávněných

— vydávat doporučení, pokud jde o zlepšení efektivity 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.

▼M1

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, jíž 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 právním 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.

▼B

PŘÍLOHA IV

Opatření, která jsou členským státům dostupná v případě ohrožení námořní bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí

(podle čl. 19 odst. 1)

Jestliže je loď postižena mimořádnou událostí nebo okolností druhu popsaného v článku 17 a v důsledku toho se příslušný orgán dotčeného členského státu domnívá, že je v rámci mezinárodního práva nezbytné odvrátit, zmírnit nebo odstranit závažné a trvalé nebezpečí hrozící jeho pobřeží nebo souvisejícím zájmům, bezpečnosti jiných lodí a jejich posádkám a cestujícím nebo osobám na pobřeží nebo ochraně námořního prostředí, může tento orgán kromě toho:

a) omezit pohyb lodi nebo ji směrovat na určitý kurs. Tento požadavek neovlivňuje odpovědnost velitele za bezpečné ovládání jeho lodě;

b) úředně velitele lodi upozornit, aby skončil s ohrožováním životního prostředí nebo námořní bezpečnosti;

c) vyslat na loď hodnotící tým k posouzení stupně nebezpečí, k podpoření velitele při nápravě situace a k informování příslušné pobřežní stanice o této situaci;

d) vydat veliteli pokyn, aby v případě hrozící zkázy vplul do útočiště nebo dal příkaz k vedení lodě lodivodem nebo k odtažení lodě.