# SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2017/2110

## ze dne 15. listopadu 2017

## o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Právo Unie, které se týká systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy plavidly typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostními osobními plavidly, je z roku 1999. Nyní je třeba toto právo aktualizovat, aby zohlednilo pokrok, jehož bylo dosaženo při provádění režimu státní přístavní inspekce, který byl zaveden směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ([3]), a zkušenosti, které byly získány během provádění Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, které bylo podepsáno v Paříži dne 26. ledna 1982.

(2) Kontrola účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) ukazuje, že právní rámec Unie pro bezpečnost osobních lodí vedl k zajištění společné úrovně bezpečnosti osobních lodí v Unii. Rovněž z ní vyšlo najevo, že v důsledku toho, jak se právo Unie o bezpečnosti cestujících postupem času měnilo v reakci na různé požadavky a situace, dochází v určité míře k překrývání a zdvojování předpisů, které mohou a měly by být zefektivněny a zjednodušeny tak, aby se snížila administrativní zátěž majitelů lodí a zracionalizovalo úsilí vyžadované od orgánů námořní správy členských států.

(3) Většina členských států, je-li to možné, již kombinuje povinné prohlídky, které mají zajistit bezpečný provoz liniové dopravy plavidly typu ro-ro pro přepravu cestujících, s jinými typy prohlídek a inspekcí, tedy s prohlídkami státu vlajky a státními přístavními inspekcemi. S cílem dále snížit úsilí při inspekcích a co nejvíce prodloužit dobu, po kterou lze loď nebo plavidlo komerčně využívat, a současně nadále zajistit přísné bezpečnostní normy, měla by být tudíž plavidla, na něž se vztahují státní přístavní inspekce, převedena, aby spadala do působnosti směrnice 2009/16/ES. Oblast působnosti této směrnice by se měla omezit na plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu mezi přístavy v členském státě nebo mezi přístavem v členském státě a přístavem v třetí zemi, je-li vlajka plavidla stejná jako vlajka dotčeného členského státu. U plavidel provozujících liniovou dopravu za využití plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel mezi členským státem a třetí zemí je třeba uplatňovat směrnici 2009/16/ES, pokud vlajka plavidla není stejná jako vlajka dotčeného členského státu.

(4) Směrnice Rady 1999/35/ES ([4]) zavedla pojem „hostitelský stát“, aby se usnadnila spolupráce se třetími zeměmi v době před rozšířením Unie v roce 2004. Tento pojem již není relevantní, a proto by měl být odstraněn.

([1]) Úř. věst. C 34, 2.2.2017, s. 176.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. října 2017 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 23. října 2017.
([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).
([4]) 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 (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1).

(5) Směrnice 1999/35/ES stanoví, že hostitelské státy musí jedenkrát během období 12 měsíců provádět zvláštní prohlídku a prohlídku během liniové dopravy. Ačkoli cílem tohoto požadavku bylo zaručit, aby byly tyto dvě inspekce prováděny tak, aby mezi nimi uplynula dostatečná doba, kontrola účelnosti v rámci programu REFIT ukázala, že tomu tak vždy není. S cílem vyjasnit systém inspekcí a zaručit existenci harmonizovaného inspekčního rámce poskytujícího vysokou úroveň bezpečnosti, a současně zohlednit společné potřeby v oblasti služeb osobní dopravy, by mělo být objasněno, že obě každoroční inspekce by měly být prováděny v pravidelných intervalech v délce přibližně šesti měsíců. Je-li plavidlo v provozu, neměl by být interval mezi těmito po sobě následujícími inspekcemi kratší než čtyři a delší než osm měsíců.

(6) Směrnice 1999/35/ES používá pojem „prohlídky“ místo pojmu „inspekce“. Slovo prohlídka se používá v mezinárodních úmluvách a označuje povinnost států vlajky sledovat, zda lodě dodržují mezinárodní normy, a vydávat nebo případně obnovovat osvědčení. Avšak zvláštní režim inspekcí pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu nelze považovat za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou a nemohou být považovány za osvědčení o způsobilosti k plavbě. Proto by pojem „prohlídka“ měl být v případě, že se odkazuje na zvláštní prohlídky, které jsou stanoveny směrnicí 1999/35/ES, nahrazen pojmem „inspekce“.

(7) Vzhledem ke zvláštnímu rizikovému profilu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel by tato plavidla měla být přednostně podrobována pravidelným inspekcím. Veškeré inspekce plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel spadající do oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES by měly být zahrnuty do celkového počtu ročních inspekcí provedených jednotlivými členskými státy.

(8) Náklady spojené s inspekcemi, které vedou k zákazu vyplutí plavidel, by měly uhradit společnosti.

(9) Za účelem zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni a získané zkušenosti by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o vyloučení změn mezinárodních nástrojů z oblasti působnosti této směrnice, je-li to nezbytné, a o aktualizaci technických požadavků. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016 ([1]). Pro zajištění rovné účasti na vypracování aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(10) Směrnice 2009/16/ES by měla být změněna s cílem zajistit zachování obsahu a četnosti inspekcí u plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel. Zvláštní ustanovení o inspekcích a ověřování u plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel provozujících liniovou dopravu, které jsou způsobilé pro státní přístavní inspekci, by proto měla být zavedena do směrnice 2009/16/ES.

(11) Při provádění inspekcí podle směrnice 2009/16/ES by mělo být vyvinuto veškeré možné úsilí, aby nedocházelo k nepřiměřenému zadržování nebo zpoždění lodi.

(12) Je důležité zohlednit pracovní a životní podmínky posádky na lodi a její výcvik a kvalifikace, neboť zdravotní, bezpečnostní a sociální aspekty spolu úzce souvisejí.

(13) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost by Komise měla vyhodnotit provádění této směrnice do ... [sedm let po lhůtě pro provedení této směrnice] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.

(14) 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 tuto směrnici provést.

(15) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozměru námořní osobní dopravy z hlediska vnitřního trhu a přeshraniční povahu provozu

([1]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

těchto lodí a plavidel v Unii a na mezinárodní úrovni, může být lépe dosaženo na úrovni Unie stanovením společné úrovně bezpečnosti a zamezením narušování hospodářské soutěže, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(16) S cílem zvýšit právní jasnost a jednotnost a s ohledem na řadu dotčených změn by měla být směrnice 1999/35/ES zrušena a směrnice 2009/16/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

*Článek 1*

**Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla provozující:

a) liniovou dopravu mezi přístavem v členském státě a přístavem v třetí zemi, je-li vlajka plavidla stejná jako vlajka dotčeného členského státu, nebo

b) liniovou dopravu na vnitrostátních plavbách v námořních oblastech, v nichž mohou být provozovány lodě třídy A v souladu s článkem 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ([1]).

2. Tato směrnice se nevztahuje na plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla, na něž se vztahuje směrnice 2009/16/ES.

3. Členské státy mohou uplatňovat tuto směrnici na plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu v rámci vnitrostátní plavby v námořních oblastech jiných než uvedených v odst. 1 písm. b).

4. Členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou ověřit, že plavidla pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidla, na něž 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 s výjimkou povinnosti stanovené v druhém pododstavci.

Členské státy, které nemají námořní přístavy, sdělí Komisi do 21. prosince 2019 celkový počet plavidel a počet plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel, která vplula do jejich přístavů během období tří let uvedeného v prvním pododstavci, a poté Komisi každoročně oznámí jakékoli následné změny výše uvedených údajů.

*Článek 2*

**Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

1) „plavidlem typu ro-ro pro přepravu cestujících“ plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících a je vybaveno zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodi;

2) „vysokorychlostním osobním plavidlem“ plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS 74, které přepravuje více než 12 cestujících;

3) „úmluvou SOLAS 74“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, spolu s jejími protokoly a změnami v platném znění;

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

4) „předpisem HSC“ Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel obsažený v rezoluci Výboru pro námořní bezpečnost IMO MSC 36 (63) ze dne 20. května 1994 nebo Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel 2000 (předpis HSC 2000) obsažený v rezoluci IMO MSC.97(73) z prosince 2000 v platném znění;

5) „pokyny pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení“ pokyny IMO pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení v platném znění;

6) „liniovou dopravou“ řada plaveb plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z jednoho přístavu a zpět do stejného přístavu bez mezipřistání, a to buď

   a) podle zveřejněného plavebního řádu; nebo

   b) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

7) „námořní oblastí“ každá námořní oblast nebo námořní cesta zřízená podle článku 4 směrnice 2009/45/ES;

8) „osvědčeními“:

   a) osvědčení o bezpečnosti pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla, která provozují mezinárodní plavby, vydaná podle úmluvy SOLAS 74 nebo předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních vozidel (HSC), spolu s příslušnými záznamy o zařízení;

   b) osvědčení o bezpečnosti pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla, která provozují vnitrostátní plavby, vydaná podle směrnice 2009/45/ES spolu s příslušnými záznamy o zařízení;

9) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou jsou plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidla oprávněna plout;

10) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;

11) „společností“ organizace nebo osoba, která souhlasila s převzetím veškerých povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění (dále jen „předpis ISM“) v platném znění nebo, v případech, kdy se nepoužije kapitola IX úmluvy SOLAS 74, vlastník plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla nebo jakákoli jiná organizace či osoba, jako např. manažer nebo správce či nájemce plavidla bez posádky (nájem typu „bareboat charter“), která od vlastníka plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla převzala odpovědnost za jeho provoz;

12) „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba, kteří jsou řádně oprávnění příslušným orgánem členského státu vykonávat inspekce stanovené touto směrnicí, zodpovídají se tomuto příslušnému orgánu a splňují minimální kritéria stanovená v příloze XI směrnice 2009/16/ES;

13) „příslušným orgánem členského státu“ orgán určený členským státem podle této směrnice a odpovědný za plnění úkolů, jež mu jsou touto směrnicí svěřeny.

*Článek 3*

**Inspekce před zahájením provozu**

1. Před zahájením provozu plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla v rámci liniové dopravy, na kterou se vztahuje tato směrnice, příslušné orgány členských států provedou inspekci před zahájením provozu, která sestává z:

a) ověření, že jsou splněny požadavky stanovené v příloze I; a

b) inspekce provedené v souladu s přílohou II, jejímž prostřednictvím se členské státy mají ujistit, že plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní plavidlo splňuje požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy.

2. Inspekci před zahájením provozu provádí inspektor.

3. Požádá-li o to členský stát, společnosti poskytnou důkazy o splnění požadavků přílohy I předem, avšak ne dříve než jeden měsíc před inspekcí před zahájením provozu.

*Článek 4*

**Výjimky z povinnosti provést inspekci před zahájením provozu**

1. V případě inspekce před zahájením provozu může členský stát rozhodnout nepoužít některé požadavky nebo postupy podle příloh I a II ve vztahu k jakékoli roční prohlídce nebo inspekci státu vlajky provedeným v předchozích šesti měsících, byly-li dodrženy příslušné postupy a pokyny pro prohlídky stanovené v pokynech pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení nebo v postupech, které jsou určeny k dosažení téhož cíle. Členské státy zanesou příslušné informace do inspekční databáze v souladu s článkem 10.

2. Jestliže má být plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nasazeno na linku, může členský stát zohlednit inspekce a prohlídky dříve provedené pro toto plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo na jiné lince, na kterou se vztahovala tato směrnice. Považuje-li členský stát tyto předchozí inspekce a prohlídky za uspokojivé a relevantní z hlediska nových provozních podmínek, nemusí inspekce a prohlídky stanovené v čl. 3 odst. 1 provést před zahájením provozu plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla na nové lince.

3. Na žádost společnosti mohou členské státy předem potvrdit, že souhlasí s tím, že jsou předchozí inspekce a prohlídky pro nové provozní podmínky relevantní.

4. V případech, kdy je v důsledku nepředvídaných okolností naléhavě zapotřebí rychle uvést do provozu náhradní plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo s cílem zajistit pokračování dopravy na lince a kdy odstavec 2 není použitelný, může členský stát plavidlu typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostnímu osobnímu plavidlu povolit zahájení provozu za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:

a) vizuální inspekce a kontrola dokladů nevyvolávají obavu, že dotčené plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nesplňuje nezbytné požadavky bezpečného provozu, a

b) členský stát provede inspekci před zahájením provozu stanovenou v čl. 3 odst. 1 do jednoho měsíce.

*Článek 5*

**Pravidelné inspekce**

1. Jednou za každých 12 měsíců provedou členské státy:

a) inspekci v souladu s přílohou II a

b) inspekci během provozu liniové dopravy, která se neuskuteční dříve než čtyři měsíce, ale ne později než osm měsíců po inspekci uvedené v písmeni a) a která zahrnuje položky uvedené v příloze III a dostatečný počet položek uvedených v přílohách I a II v závislosti na odborném uvážení inspektora, s cílem zaručit, aby plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidla nadále splňovala veškeré požadavky nezbytné pro bezpečný provoz.

Inspekce před zahájením provozu v souladu s článkem 3 se považuje za inspekci pro účely písmene a).

2. Inspekce uvedená v odst. 1 písm. a) může být dle volného uvážení členského státu provedena ve stejnou dobu jako roční prohlídka státu vlajky nebo ve spojení s ní, za podmínky, že jsou dodrženy příslušné postupy a pokyny pro prohlídky stanovené v pokynech pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení nebo v postupech, které jsou určeny k dosažení téhož cíle.

3. V souladu s přílohou II provede členský stát inspekci pokaždé, když jsou plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo podrobeny opravám, změnám nebo úpravám významné povahy nebo když nastane změna ve vedení společnosti nebo při převodu třídy. Nicméně v případě změny ve vedení společnosti nebo při převodu třídy může členský stát s ohledem na inspekce, které byly dříve provedeny u plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla, vyjmout tato plavidla z povinnosti inspekce požadované první větou tohoto odstavce, pokud touto změnou nebo převodem není dotčen bezpečný provoz plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla.

*Článek 6*

**Zpráva o inspekci**

1. Po dokončení jakékoli inspekce provedené v souladu s touto směrnicí inspektor vypracuje zprávu v souladu s přílohou IX směrnice 2009/16/ES.

2. Informace ve zprávě se sdělí do inspekční databáze stanovené v článku 10. Kopie zprávy o inspekci se poskytne také veliteli plavidla.

*Článek 7*

**Náprava nedostatků, zákaz vyplutí a pozastavení inspekce**

1. Členské státy zaručí, že jsou napraveny veškeré nedostatky, které se potvrdí nebo odhalí při inspekci provedené v souladu s touto směrnicí.

2. Pokud nedostatky jednoznačně představují riziko pro zdraví nebo bezpečnost nebo bezprostřední nebezpečí pro zdraví nebo život, pro plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, pro jeho posádku a cestující, zajistí příslušný orgán členského státu, aby byl pro plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo vydán příkaz k zákazu vyplutí. Kopie příkazu k zákazu vyplutí se poskytne veliteli plavidla.

3. Příkaz k zákazu vyplutí nesmí být zrušen, dokud není nedostatek napraven a nebezpečí odstraněno ke spokojenosti příslušného orgánu členského státu nebo dokud příslušný orgán členského státu nestanovil, že plavidlo může za určitých nezbytných podmínek vyplout na moře nebo pokračovat v provozu, aniž by byla ohrožena bezpečnost a zdraví cestujících či posádky nebo plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících či vysokorychlostní osobní plavidlo či jiné lodě.

4. Není-li nedostatek uvedený v odstavci 2 možné odstranit bezprostředně v přístavu, v němž byl potvrzen či odhalen, může příslušný orgán členského státu lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do vhodné opravárenské loděnice, kde může být nedostatek bezprostředně odstraněn.

5. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla zjevně nevyhovující, může příslušný orgán členského státu pozastavit inspekci takových plavidel, dokud společnost nepřijme nezbytná opatření, jimiž zaručí, že plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo již nejsou zjevně nebezpečná pro bezpečnost či zdraví nebo že již nepředstavují bezprostřední nebezpečí pro život posádky a cestujících nebo že vyhovují příslušným požadavkům platných mezinárodních úmluv.

6. Pokud příslušný orgán členského státu pozastaví inspekce v souladu s odstavcem 5, pro plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo se automaticky vystaví příkaz k zákazu vyplutí. Příkaz k zákazu vyplutí se zruší, pokud je inspekce obnovena a úspěšně dokončena a pokud jsou splněny podmínky stanovené v odstavci 3 tohoto článku a v čl. 9 odst. 2.

7. Aby se zmírnilo zablokování přístavu, může příslušný orgán členského státu povolit, je-li to bezpečné, přesun plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla, na něž se vztahuje příkaz k zákazu vyplutí, do jiné části přístavu. Riziko zablokování přístavu se nicméně nezohledňuje při rozhodování o tom, zda má být příkaz k zákazu vyplutí vydán či zrušen. Přístavní orgány nebo subjekty usnadní umístění těchto lodí.

*Článek 8*

**Právo na odvolání**

1. Společnost má právo odvolat se proti příkazu k zákazu vyplutí vydanému příslušným orgánem členského státu. Odvoláním není pozastaven příkaz k zákazu vyplutí, pokud nejsou v souladu s vnitrostátními právními předpisy povolena prozatímní opatření. Za tímto účelem členské státy zavedou a udržují vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

2. Příslušný orgán členského státu informuje velitele plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla, na něž se vztahuje příkaz k zákazu vyplutí, o právu na odvolání a o použitelných postupech. Je-li na základě odvolání příkaz k zákazu vyplutí odvolán nebo změněn, členský stát zaručí, aby byla neprodleně odpovídajícím způsobem aktualizována inspekční databáze stanovená v článku 10.

*Článek 9*

**Náklady**

1. Pokud inspekce uvedené v článcích 3 a 5 potvrdí nebo odhalí nedostatky, které jsou důvodem k příkazu k zákazu vyplutí, uhradí veškeré náklady na inspekce společnost.

2. Příkaz k zákazu vyplutí nesmí být zrušen, dokud nebyly náklady zcela uhrazeny nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka na úhradu těchto nákladů.

*Článek 10*

**Inspekční databáze**

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, k níž jsou připojeny všechny členské státy a která obsahuje všechny informace nezbytné pro zavedení systému inspekcí stanoveného touto směrnicí. Tato databáze bude založena na inspekční databázi uvedené v článku 24 směrnice 2009/16/ES a musí mít funkce podobné funkcím inspekční databáze.

2. Členské státy zajistí, aby informace o inspekcích provedených v souladu s touto směrnicí včetně informací týkající se nedostatků a příkazů k zákazu vyplutí byly neprodleně zaneseny do inspekční databáze, jakmile je dokončena zpráva o inspekci nebo zrušen zákaz vyplutí. Pokud jde o konkrétní prvky informací, uplatní se obdobně ustanovení přílohy XIII směrnice 2009/16/ES.

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

4. Komise zajistí, aby bylo možné z inspekční databáze získat veškeré relevantní údaje o provádění této směrnice, které vycházejí z údajů o inspekcích poskytnutých členskými státy.

5. Členské státy mají přístup ke všem informacím zaneseným do inspekční databáze, které jsou relevantní pro provádění systému inspekcí stanovené touto směrnicí a směrnicí 2009/16/ES.

*Článek 11*

**Sankce**

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

*Článek 12*

**Postup provádění změn**

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, jimiž se mění přílohy této směrnice s cílem zohlednit vývoj na mezinárodní úrovni, zejména v organizaci IMO, a s ohledem na získané zkušenosti zlepšit technické specifikace uvedených příloh.

2. Ve výjimečných případech, je-li to řádně zdůvodněno odpovídající analýzou Komise, a s cílem zabránit závažnému a nepřijatelnému ohrožení námořní bezpečnosti, zdraví, životních nebo pracovních podmínek na lodích či mořského prostředí nebo zabránit nesouladu s námořními předpisy Unie, je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, jimiž se mění tato směrnice, s cílem neuplatňovat pro účely této směrnice změnu mezinárodních nástrojů uvedených v článku 2.

Tyto akty v přenesené pravomoci musí být přijaty alespoň tři měsíce před uplynutím lhůty, která je mezinárodně stanovena pro automatický souhlas s dotčenou změnou, nebo před plánovaným datem vstupu uvedené změny v platnost. V době před vstupem tohoto aktu v přenesené pravomoci v platnost se členské státy zdrží jakékoli iniciativy, která by měla změnu začlenit do vnitrostátních právních předpisů nebo která by měla změnu uplatnit na dotčený mezinárodní nástroj.

*Článek 13*

**Výkon přenesené pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 je svěřena Komisi na dobu sedmi let od 20. prosince 2017. Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto sedmiletého období vypracuje Komise o přenesené pravomoci zprávu. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

*Článek 14*

**Změny směrnice 2009/16/ES**

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

1) v článku 2 se vkládají nové body, které znějí:

„25. „plavidlem typu ro-ro pro přepravu cestujících“ plavidlo, které je vybaveno zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodi a které přepravuje více než 12 cestujících;

26. „vysokorychlostním osobním plavidlem“ plavidlo, které je vymezeno v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS 74 a které přepravuje více než 12 cestujících;

27. „liniovou dopravou“ řada plaveb plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z jednoho přístavu a zpět do stejného přístavu bez mezipřistání buď

i) podle zveřejněného plavebního řádu; nebo

ii) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;“;

2) v čl. 3 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Tato směrnice se vztahuje také na inspekce plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel, které jsou prováděny mimo přístav či kotviště během provozu v rámci liniové dopravy v souladu s článkem 14a.“;

3) v článku 13 se návětí nahrazuje tímto:

„Členské státy zajistí, aby lodě vybrané k inspekci v souladu s článkem 12 nebo článkem 14a byly podrobeny prvotní nebo podrobnější inspekci takto:“;

4) vkládá se nový článek 14a, který zní:

„*Článek 14a*

**Inspekce plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v rámci liniové dopravy**

1. Plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla během provozu v rámci liniové dopravy podléhají inspekcím v souladu s harmonogramem a dalšími požadavky uvedenými v příloze XVII.

2. Členské státy při plánování inspekcí plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostních osobních plavidel náležitě zohlední provozní a údržbový rozpis těchto plavidel.

3. Bylo-li plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo podrobeno inspekci podle přílohy XVII, zaznamená se taková inspekce v inspekční databázi a zohlední se pro účely článků 10, 11 a 12 a pro výpočet splnění inspekčního závazku každého členského státu. Tato inspekce se zahrne do celkového počtu ročních inspekcí provedených každým členským státem, jak stanoví článek 5.

4. Ustanovení čl. 9 odst. 1, čl. 11 písm. a) a článku 14 se nepoužijí pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla v rámci liniové dopravy, jež byla podrobena inspekci podle tohoto článku.

5. Příslušný orgán zajistí, aby plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidla, která podléhají dodatečným inspekcím v souladu s čl. 11 písm. b), byla vybrána k inspekci v souladu s přílohou I částmi II 3 A písm. c) a 3B písm. c). Inspekce provedené podle tohoto odstavce nemají vliv na interval inspekcí stanovený v bodě 2 přílohy XVII.

6. Inspektor příslušného orgánu přístavního státu může dát souhlas k tomu, aby byl během inspekce plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla doprovázen inspektorem státní přístavní inspekce jiného členského státu coby pozorovatelem. Pluje-li plavidlo pod vlajkou členského státu, přístavní stát může na požádání vyzvat zástupce státu vlajky plavidla, aby se k inspekci připojil jako pozorovatel.“;

5) v článku 15 se zrušuje odstavec 3;

6) v článku 16 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členský stát odepře přístup do svých přístavů nebo kotvišť každé 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

— 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.

První pododstavec se nevztahuje na situace popsané v čl. 21 odst. 6.

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

7) doplňuje se nová příloha, která zní:

„*PŘÍLOHA XVII*

Inspekce plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v rámci liniové dopravy

1.1. Před zahájením provozu plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla v rámci liniové dopravy, na které se vztahuje tato směrnice, členské státy provedou inspekci v souladu čl. 3 odst. 1 směrnice (EU) 2017/2110 (*), aby zajistily, že plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo splňuje požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy.

1.2. Jestliže je plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nasazeno na linku, může dotčený členský stát zohlednit inspekce, které za posledních osm měsíců provedl některý členský stát pro jinou linku tohoto plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla, na kterou se vztahovala tato směrnice, pokud uvedený členský stát považuje tyto předchozí inspekce v každém případě za relevantní z hlediska nových provozních podmínek, a byly-li během těchto inspekcí splněny požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy. Inspekce uvedené v bodě 1.1 nemusí být provedeny před zahájením provozu plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla na nové lince.

1.3. V případech, kdy je v důsledku nepředvídaných okolností naléhavě zapotřebí rychle uvést do provozu náhradní plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo s cílem zajistit pokračování dopravy na lince a kdy bod 1.2. není použitelný, může členský stát plavidlu typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostnímu osobnímu plavidlu povolit zahájení provozu za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:

a) vizuální inspekce a kontrola dokladů nevyvolávají obavu, že dotčené plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nesplňuje nezbytné požadavky bezpečného provozu a

b) členský stát provede inspekci stanovenou v čl. 3 odst. 1 směrnice (EU) 2017/2110 do jednoho měsíce.

2. Členské státy provedou jednou ročně, ale ne dříve než čtyři měsíce a ne později než osm měsíců po předchozí inspekci:

a) inspekci splňující mimo jiné požadavky přílohy II směrnice (EU) 2017/2110 a případně nařízení Komise (EU) č. 428/2010 (**), a

b) inspekci během provozu liniové dopravy. Tato inspekce zahrnuje položky uvedené v příloze III směrnice (EU) 2017/2110 a dostatečný počet položek uvedených v přílohách I a II směrnice (EU) 2017/2110 v závislosti na odborném uvážení inspektora, s cílem zaručit, aby plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidla nadále splňovala veškeré požadavky nezbytné pro bezpečný provoz.

3. Pokud plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nebylo podrobeno inspekci podle bodu 2, považuje se toto plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo za prioritu I.

4. Inspekce v souladu s bodem 1.1 se považuje za inspekci pro účely bodu 2 písm. a) této přílohy.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

(**) Nařízení Komise (EU) č. 428/2010 ze dne 20. května 2010, kterým se provádí článek 14 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES, pokud jde o rozšířené inspekce lodí (Úř. věst. L 125, 21.5.2010, s. 2).“

*Článek 15*

**Zrušení**

Směrnice 1999/35/ES se zrušuje.

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

*Článek 16*

**Přezkum**

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a do 21. prosince 2026 předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.

*Článek 17*

**Provedení**

1. Členské státy do 21. prosince 2019 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Použijí tyto předpisy ode dne 21. prosince 2019.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu a způsob prohlášení si stanoví členské státy.

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

*Článek 18*

**Vstup v platnost**

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

*Článek 19*

**Určení**

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 15. listopadu 2017.

| *Za Evropský parlament* | *Za Radu* |
|---|---|
| *předseda* | *předseda* |
| A. TAJANI | M. MAASIKAS |

*PŘÍLOHA I*

**ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PLAVIDLA PROVOZUJÍCÍ LINIOVOU DOPRAVU**

**(uvedené v článcích 3 a 5)**

Ověří se, zda:

1. jsou před zahájením plavby plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla veliteli lodi či plavidla poskytovány příslušné informace o dostupnosti pobřežních systémů řízení plavby a ostatních informačních systémů, které mu mají pomáhat v bezpečném řízení plavby, a že velitel využívá systémy řízení plavby a informační systémy zřízené členskými státy;

2. jsou uplatňována příslušná ustanovení odstavců 2 až 6 oběžníku Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) 699 ze dne 17. července 1995 s názvem „Revidované hlavní směry pro bezpečnostní pokyny cestujícím“;

3. je na snadno přístupném místě umístěna tabulka s lodním pracovním řádem ukazující:

   a) rozpis služeb na moři a služeb v přístavu a

   b) maximální počet hodin práce nebo minimální počet hodin odpočinku vyžadovaných pro hlídky;

4. velitel lodi není omezován při přijímání jakýchkoliv rozhodnutí, která jsou podle jeho odborného úsudku nezbytná pro bezpečnou plavbu a provoz, zejména při nepříznivém počasí a rozbouřeném moři;

5. velitel lodi vede záznamy navigačních činností a mimořádných událostí, které jsou důležité pro bezpečnost plavby;

6. každé poškození nebo stálé vychýlení krycích dveří a související obšívky trupu, které může ovlivnit neporušenost plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla, a všechny nedostatky v zabezpečení těchto systémů jsou okamžitě hlášeny jak správě státu vlajky, tak přístavnímu státu a neprodleně opraveny podle jejich požadavků;

7. je před odplutím plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostního osobního plavidla k dispozici aktualizovaný plán plavby a zda byly při přípravě plánu plavby v plné míře zohledněny pokyny stanovené v rezoluci A.893(21) shromáždění IMO ze dne 25. listopadu 1999 s názvem „Hlavní směry pro plánování plavby“;

8. jsou cestující seznámeni se základními informacemi o dostupnosti služeb a pomoci starším a invalidním osobám na lodi a tyto informace jsou k dispozici ve formě vhodné pro osoby se sníženými zrakovými schopnostmi.

*PŘÍLOHA II*

**POSTUPY INSPEKCÍ**

**(podle článků 3 a 5)**

1. Inspekce zaručují, že jsou splněny zákonné požadavky vymezené státem vlajky nebo jeho jménem, zejména požadavky, které se týkají konstrukce, rozdělení a stability, strojního a elektrického zařízení, nakládky a stability, protipožární ochrany, maximálního počtu cestujících, záchranných zařízení a přepravy nebezpečného zboží, radiokomunikací a navigace. Za tímto účelem inspekce zahrnují:

   — startování nouzového generátoru,

   — prohlídku nouzového osvětlení,

   — prohlídku nouzového zdroje energie pro rádiová zařízení,

   — zkoušku systému místního rozhlasu,

   — protipožární cvičení včetně ukázky schopnosti použít hasičskou výstroj,

   — činnost nouzového požárního čerpadla se dvěma požárními hadicemi napojenými na hlavní provozní potrubí,

   — zkoušku dálkových nouzových kontrolek zastavení dodávání paliva kotlům, hlavním a pomocným strojům a ventilátorům,

   — zkoušku dálkových a místních kontrolek pro uzavírání protipožárních přepážek,

   — zkoušku systémů zjišťování požárů a poplachových systémů,

   — zkoušku řádného zavírání protipožárních dveří,

   — činnost stokových čerpadel,

   — uzavírání vodotěsných dveří v přepážce jak dálkovým, tak místním ovládáním,

   — názorné prokázání, že nejdůležitější členové posádky jsou seznámeni s plánem zjišťování poškození,

   — spuštění nejméně jednoho záchranářského člunu a jednoho záchranného člunu na vodu, startování a zkoušení jejich pohonných a řídicích systémů a vyzvednutí těchto člunů z vody do jejich úložné pozice na lodi,

   — kontrolu, zda všechny záchranné čluny a záchranářské čluny odpovídají inventarizaci,

   — zkoušku kormidelního zařízení a pomocného kormidelního zařízení lodě nebo plavidla.

2. Inspekce se zaměřují na obeznámení členů posádky s bezpečnostními a nouzovými postupy, údržbou, pracovními metodami, bezpečností cestujících, postupy na můstku a činnostmi vztahujícími se k nákladu a vozidlům a na efektivitu jejich činnosti v uvedených oblastech. Kontroluje se schopnost námořníků rozumět rozkazům a pokynům a v příslušných případech je vydávat a podávat zprávu ve společném pracovním jazyce tak, jak je zaznamenán v lodním deníku. Kontroluje se dokumentace prokazující, že členové posádky úspěšně vykonali zvláštní výcvik, zejména s ohledem na:

   — výcvik týkající se řízení velkého množství lidí,

   — výcvik týkající se seznamování s postupy,

   — bezpečnostní školení pro pracovníky poskytující přímou bezpečnostní pomoc cestujícím v prostorách pro cestující, a zejména starším a invalidním osobám v nouzi, a

   — školení týkající se zvládání krizí a lidského chování.

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

3. Osvědčení o způsobilosti členů posádky, kteří slouží na plavidlech, která spadají do oblasti působnosti této směrnice, musí být v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ([1]).

---

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků (Úř. věst. L 323, 3.12.2008, s. 33).

*PŘÍLOHA III*

**POSTUPY PROVÁDĚNÍ INSPEKCÍ BĚHEM PROVOZU V RÁMCI LINIOVÉ DOPRAVY**

**(podle článku 5)**

Při inspekcích během liniové dopravy se kontrolují:

1. Informace o cestujících

   Ověřit, zda není překročen počet cestujících, pro který má plavidlo typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostní osobní plavidlo (dále jen „plavidlo“) osvědčení, a zda jsou prostředky evidence informací o cestujících v souladu se směrnicí Rady 98/41/ES ([1]). Určit, jak jsou informace o celkovém počtu cestujících předávány veliteli lodi a případně jak jsou cestující podnikající dvojí plavbu bez vystoupení na břeh zahrnováni do celkového počtu pro zpáteční plavbu.

2. Informace o nakládce a stabilitě

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

3. Bezpečnost na moři

   Ujistit se, že je plavidlo před opuštěním kotviště zabezpečené pro moře, což by mělo zahrnovat postup potvrzení, že veškeré krycí dveře a dveře odolné proti povětrnostním podmínkám jsou zavřené; zda byly před tím, než plavidlo opustí kotviště, všechny dveře na palubě pro vozidla zavřeny nebo zůstaly otevřené pouze tak dlouho, aby umožnily uzavření průzorů na přídi plavidla. Ověřit, zda uzavírací systém předních, zadních a bočních dveří, zajištění pozičních světel a sledování kamerovým systémem umožňuje ukazování jejich stavu na navigačním můstku. Příčiny jakýchkoliv obtíží při obsluze pozičních světel, zejména vypínačů u dveří, musí být zjištěny a hlášeny.

4. Bezpečnostní hlášení

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

5. Zápisy do lodního deníku

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

6. Nebezpečné zboží

   Ověřit, zda je každý náklad nebezpečného nebo znečišťujícího zboží přepravován v souladu s příslušnými předpisy, a zejména zda je prohlášení o nebezpečném nebo znečišťujícím zboží k dispozici spolu se seznamem lodního nákladu nebo plánem způsobu uložení uvádějícím jeho umístění na plavidle, zda je přeprava zvláštního nákladu na plavidle pro osobní přepravu povolena a zda je nebezpečné a znečišťující zboží řádně označeno, vybaveno štítky, uloženo, zabezpečeno a odděleno.

   Ověřit, zda vozidla přepravující nebezpečné a znečišťující zboží byla řádně vybavena štítky a zabezpečena; zda je při přepravě nebezpečného a znečišťujícího zboží na pobřeží k dispozici odpovídající seznam lodního nákladu nebo úložný plán; zda si je velitel plavidla vědom oznamovacích požadavků podle směrnice Evropského parlamentu

([1]) Směrnice Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich (Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35).

a Rady 2002/59/ES ([1]) a pokynů o nouzových postupech, které je třeba dodržovat, a o poskytování první pomoci v případě nehody týkající se nebezpečného zboží nebo zboží znečišťujícího moře. Ověřit, zda jsou prostředky větrání paluby pro vozidla vždy v provozu, zda je jejich činnost při běžících motorech vozidel zvýšena a zda je určitým způsobem na můstek předávána informace prokazující, že větrání paluby pro vozidla je v provozu.

7. Zabezpečení nákladních vozidel

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

8. Paluby pro vozidla

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

9. Uzavření vodotěsných dveří

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

10. Požární hlídky

Ověřit, zda jsou účinně prováděny hlídky tak, aby každé vypuknutí požáru mohlo být rychle zjištěno. Toto by mělo zahrnovat zvláštní kategorie nákladových prostor, které nejsou vybaveny stálým systémem zjišťování požáru a požárním poplachovým systémem. Tyto prostory mohou být hlídány, jak je uvedeno v bodě 8.

11. Komunikace v případech nouze

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

a) jazyka nebo jazyků příslušejících hlavním národnostem cestujících přepravovaných na jednotlivých trasách,

b) pravděpodobnosti, že schopnost používat základní slovní zásobu angličtiny pro základní pokyny může být prostředkem komunikace s cestujícími potřebujícími pomoc, pokud cestující a člen posádky nesdílejí společný jazyk,

c) možné potřeby komunikovat během případu nouze některými jinými prostředky (např. názornou ukázkou, signály rukou nebo upozorněním na umístění pokynů, shromažďovacích stanovišť, záchranných zařízení nebo evakuačních tras, jestliže je slovní komunikace nepoužitelná),

d) zda jsou úplné bezpečnostní pokyny cestujícím poskytovány v jejich rodném jazyce nebo jazycích,

e) jazyků, ve kterých mohou být nouzová hlášení vysílána rozhlasem během nouzového stavu nebo cvičení, které poskytne cestujícím kriticky důležité pokyny a členům posádky usnadní pomoc cestujícím.

12. Pracovní jazyk společný členům posádky

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

([1]) 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).

13. Bezpečnostní vybavení

Ověřit, zda jsou zavedena a udržována záchranná a protipožární zařízení včetně protipožárních dveří a ostatních zařízení na ochranu konstrukce proti požáru, která mohou být snadno zkontrolována. Ověřit, zda jsou plány protipožární ochrany trvale vystaveny nebo zda jsou lodním důstojníkům přístupné brožury obsahující rovnocenné informace. Ověřit, zda je uložení záchranných vest vhodné a zda je uložení dětských záchranných vest snadno zjistitelné. Ověřit, zda nakládka vozidel nebrání činnosti protipožárních zařízení, nouzových uzávěrů, ovladačů bouřkových klapkových uzávěrů atd., které mohou být případně umístěny na palubách pro vozidla.

14. Navigační a rádiové zařízení

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

15. Dodatečné nouzové osvětlení

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

16. Únikové cesty

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

17. Čistota strojovny

Ověřit, zda je strojovna udržována v čistém stavu v souladu s postupy údržby.

18. Odstraňování odpadků

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

19. Plánovaná údržba

Ověřit, zda všechny společnosti mají specifické předpisy pro plánovanou údržbu všech oblastí souvisejících s bezpečností včetně předních a zadních dveří a postranních otvorů, spolu s jejich uzavíracím systémem, ale rovněž zahrnující údržbu strojovny a bezpečnostní vybavení. Ověřit, zda byly zavedeny plány pro pravidelnou kontrolu všech položek tak, aby byly bezpečnostní normy dodržovány na nejvyšší úrovni. Ověřit, zda byly zavedeny postupy pro zaznamenávání nedostatků a prokazující, že nedostatky byly řádně napraveny tak, aby si byli velitel lodi a určená osoba na pobřeží spolu s členy vedení společnosti vědomi nedostatků a jejich náprava jim ve stanoveném čase byla oznamována. Ověřit, zda pravidelná kontrola činnosti systémů zavírání vnitřních a vnějších předních dveří zahrnuje ukazatele, pozorovací zařízení a palubní odtoky v prostorách mezi průzory na přídi lodě a vnitřními dveřmi, a zejména uzavírací mechanismus a s ním spojené hydraulické systémy.

20. Plavba

Při plavbě je třeba ověřit, zda není plavidlo nadměrně obsazeno, včetně kontroly dostupnosti míst k sezení a kontroly, zda nedochází k zatarasení chodeb, schodišť a nouzových východů zavazadly a cestujícími, kteří nenalezli místa k sezení. Je nezbytné ověřit, zda před vyplutím lodě cestující opustili palubu pro vozidla a zda na tuto palubu nemají přístup do doby bezprostředně před zajetím do přístavu.

*PŘÍLOHA IV*

**SROVNÁVACÍ TABULKA**

| Směrnice 1999/35/ES | Tato směrnice |
|---|---|
| Článek 1 | — |
| Čl. 2 písm. a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r) | Čl. 2 body 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 a 12 |
| Čl. 2 písm. c), i), k), l), n), p), q), s) | — |
| Článek 3 | Článek 1 |
| Článek 4 | — |
| Čl. 5 odst. 1 písm. a) | Článek 3 |
| Čl. 5 odst. 1 písm. b) a odst. 2 | — |
| Článek 6 | Článek 3 |
| Článek 7 | Článek 4 |
| Čl. 8 odst. 1 | Čl. 5 odst. 1 |
| Čl. 8 odst. 2 | Čl. 5 odst. 3 |
| Čl. 8 odst. 3 | Čl. 9 odst. 1 |
| Článek 9 | Článek 6 |
| Čl. 10 odst. 1 písm. a), b) a c) | Článek 7 |
| Čl. 10 odst. 1 písm. d) | — |
| Čl. 10 odst. 2 | Článek 7 |
| Čl. 10 odst. 3 | Článek 8 |
| Čl. 10 odst. 4 | — |
| Čl. 11 odst. 1, 2, 3, 4, 5, 7 a 8 | — |
| Čl. 11 odst. 6 | Čl. 6 odst. 1 |
| Čl. 13 odst. 1, 2, 4 a 5 | — |
| Čl. 13 odst. 3 | Čl. 6 odst. 2 a článek 10 |
| Článek 14 | — |
| Článek 15 | — |
| Článek 16 | — |
| Článek 17 | Článek 12 |
| Článek 18 | Článek 11 |
| Článek 19 | Článek 17 |
| Článek 20 | Článek 16 |
| Článek 21 | Článek 18 |
| Článek 22 | Článek 19 |
| Příloha I | Příloha I |