



NÁMOŘNÍ DOPRAVA: PRAVIDLA PRO DOPRAVU A BEZPEČNOST

Bezpečnostní normy v oblasti námořní dopravy byly během minulých let významně zdokonaleny řadou směrnic a nařízení EU. Tato zlepšení přinesly zejména tři legislativní balíčky, které byly přijaty po haváriích ropných tankerů Erika a Prestige.

PRÁVNÍ ZÁKLAD A CÍLE

Právní základ pro ně představuje hlava VI, zejména čl. 91 odst. 1 písm. c) a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Klíčovým prvkem politiky v oblasti námořní dopravy je bezpečnost, přičemž jde o to, ochránit jak cestující a členy posádky, tak i mořské prostředí a pobřežní oblasti. Vzhledem ke globálnímu rozměru námořní dopravy vyvíjí Mezinárodní námořní organizace (IMO) jednotné a mezinárodně uznávané bezpečnostní normy. K základním mezinárodním dohodám patří Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí (MARPOL), Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) a Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW). Zatímco je hlavním cílem politiky EU v oblasti námořní dopravy urychlené přijetí změn právních předpisů EU za účelem zohlednění těchto mezinárodních dohod, jsou na úrovni EU rovněž přijímána dodatečná opatření.

DOSAŽENÉ VÝSLEDKY

A. Školení a kvalifikace

[Směrnice Rady 94/58/ES](#) ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků dala Úmluvě IMO o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW) z roku 1978 platnost právního předpisu EU. Úmluva doznala v roce 1995 a znovu v roce 2010 významných změn, což vedlo k nutnosti příslušného přepracování směrnice EU, jejíž poslední znění představuje [směrnice 2012/35/EU](#) ze dne 21. listopadu 2012. V ní jsou stanovena pravidla výcviku a normy způsobilosti vyžadované pro vydání průkazu způsobilosti námořníka, jakož i pravidla pro výcvik specialistů. Směrnice rovněž řeší požadavky členských států (ČS) na výcvik námořníků, pravidla pro komunikaci mezi členy posádky a pravidlo pro ověřování průkazů způsobilosti členů posádky (státní přístavní inspekce). Zahrnuje rovněž posílená opatření za účelem boje proti falešným průkazům způsobilosti, náročnější normy fyzické způsobilosti a aktualizovaný bezpečnostní výcvik.

Návrh Evropské komise (EK) [COM\(2016\)082](#) zruší směrnici [Rady 96/50/ES](#) a směrnici [Rady 91/672/EHS](#) a stanoví postupné zavádění rozšíření požadavků na odbornou kvalifikaci, které se kromě vůdců plavidel budou vztahovat i na veškeré členy posádek v odvětví vnitrozemské plavby v EU, a to s přechodnými opatřeními. Aktualizovaná směrnice stanoví povinnost členů posádky plavidel a osob odpovědných za nouzové postupy být držiteli osvědčení o kvalifikaci. Vůdci plavidel plujících v nebezpečných podmínkách by k tomu měli být výslovně zmocněni

a mělo by se od nich vyžadovat, aby prokázali dodatečné kompetence. 10. listopadu 2016 o tomto návrhu hlasoval výbor TRAN a o dohodě vzešlé z interinstitucionálních jednání se má hlasovat na plenárním zasedání v listopadu 2017.

B. Vybavení lodí

[Směrnice 96/98/ES](#) ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení měla za cíl zajistit jednotné uplatňování úmluvy SOLAS o námořním vybavení obchodních plavidel a prosazení závaznosti usnesení IMO, jež z této úmluvy vyplývají. [Směrnice 2012/32/EU](#) pozměnila směrnici [96/98/ES](#) tak, že nahradila přílohu A, aby odpovídala nejnovějším změnám mezinárodních úmluv a použitelných zkušebních norem. [Směrnice 2014/90/EU](#) ze dne 23. července 2014 o námořních zařízeních posiluje provádění a kontrolu dodržování dotyčných norem.

C. Bezpečnost na lodích a v přístavních zařízeních

Na konferenci IMO v roce 2002 byl přijat kodex ISPS (Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení) a změny jiných mezinárodních dohod. Účelem kodexu bylo zlepšit ochranu lodí a přístavních zařízení. [Nařízení \(ES\) č. 725/2004](#) ze dne 31. března 2004 si kladlo za cíl zajistit, aby rozhodnutí přijatá IMO byla vykládána a uplatňována jednotným způsobem. Strategie Unie pro námořní bezpečnost započala, když Rada 24. června 2014 přijala politický a strategický akt pro účinné řešení problémů v oblasti námořní bezpečnosti prostřednictvím uplatňování všech příslušných nástrojů na mezinárodní, unijní a vnitrostátní úrovni.

D. Bezpečnost osobních lodí a inspekce lodí

[Směrnici 94/57/ES](#) ze dne 22. listopadu 1994 byla zavedena společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (klasifikační společnosti) a pro příslušné činnosti námořních orgánů. Bezpečnost lodí, které se využívají k linkové osobní dopravě mezi dvěma přístavy v EU, se řídí směrnicí [2009/45/ES](#) ze dne 6. května 2009, již byla konsolidována a přepracována bezpečnostní pravidla a normy pro osobní lodě, které stanovila [směrnice 98/18/ES](#). [Směrnice 98/41/ES](#) ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí umožnila monitorovat počet cestujících, a zlepšovat tak účinnost záchranných operací v případě nehody.

V roce 2016 předložila EK tři legislativní návrhy, o kterých se hlasovalo ve výboru TRAN dne 11. dubna 2017 a na plenárním zasedání 4. října 2017. Cílem prvního návrhu, [COM\(2016\)369](#), kterým se mění [směrnice 2009/45/ES](#), je objasnit a zjednodušit bezpečnostní pravidla a normy pro osobní lodě tak, aby bylo snadnější je aktualizovat, monitorovat a vymáhat. Navrhované změny zahrnují odstranění nesourodých a nesprávných odkazů, stanovení nových definic různých typů lodí, vyjasnění definice rovnocenného materiálu, vynětí lodí, jejichž délka nepřesahuje 24 metrů, a zjednodušení definic námořních oblastí. EK zřídí databázi, aby se zvýšila transparentnost a aby se ČS usnadnilo oznamování výjimek, rovnocenných požadavků a dodatečných bezpečnostních opatření. Druhý návrh, [COM\(2016\)370](#), kterým bude pozměněna směrnice [98/41/ES](#), má za cíl aktualizovat a ujasnit stávající požadavky na sčítání a registraci cestujících a členů posádky na palubách osobních lodí. Navrhované změny zahrnují aktualizaci definice „přístavní oblasti“ tak, aby byly zahrnuty informace o státní příslušnosti osob na palubě, a nahrazení požadavku, aby měly společnosti povinnost uchovávat seznamy cestujících a členů posádky, tím, že místo toho budou ukládány v jednotném vnitrostátním portálu. Cílem třetího návrhu, [COM\(2016\)371](#), je zjednodušit stávající právní předpisy EU o bezpečnosti osobních lodí tak, že se změní [směrnice 2009/16/ES](#) a zruší směrnice [1999/35/ES](#). Tento návrh zaktualizuje a vyjasní stávající požadavky na prohlídky lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel. Body obsažené v návrhu zahrnují uvedení do souladu ustanovení, která se týkají zpráv o inspekcích, zákazů vyplutí, odvolání, nákladů, inspekční databáze a sankcí. Návrh vytváří systém inspekcí na základě lodí před zahájením pravidelné dopravy, které mohou být spojeny

s prohlídkami státu vlajky na ročním základě. Dne 23. října 2017 schválila Rada všechny tři legislativní návrhy odhlasované EP.

E. Vývoj po haváriích tankerů Erika a Prestige

Bezpečnostní normy EU v oblasti námořní dopravy byly opět značně zpřísněny po nehodách tankerů Erika (1999) a Prestige (2002):

1. Balíček Erika I

[Směrnice 2001/105/ES](#) ze dne 19. prosince 2001 posílila a zjednodušila právní ustanovení, která byly stanovena [směrnicí 94/57/ES](#) o subjektech pověřených inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (viz předchozí oddíl). Zejména v ní byl zaveden systém odpovědnosti v případě prokázané nedbalosti. [Směrnice 2001/106/ES](#) ze dne 19. prosince 2001 zavedla povinnou státní přístavní inspekci u potenciálně nebezpečných plavidel a rovněž zavedla „černou listinu“ lodí, jimž může být odmítnut přístup do přístavů EU.

[Nařízení \(ES\) č. 417/2002](#) ze dne 18. února 2002 stanovilo pevný harmonogram stažení ropných tankerů s jednoduchým trupem z provozu; tyto tankery je nutno nahradit bezpečnějšími plavidly s dvojitým trupem. Po havárii ropného tankeru Prestige byl v [nařízení \(ES\) č. 1726/2003](#) ze dne 22. července 2003 stanoven přísnější harmonogram. Poté bylo [nařízením \(EU\) č. 530/2012](#) o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem ze dne 13. června 2012 [nařízení \(ES\) č. 417/2002](#) zrušeno a byly stanoveny některé výjimky v souladu s pravidly IMO. Nařízení (EU) č. 530/2012 upřesňuje, že pod vlajkou ČS budou moci převážet těžké ropné produkty pouze tankery s dvojitým trupem, a stanoví, že ropné tankery bez ohledu na vlajku, pod níž plují, nesmějí vplout do přístavů či přístavních terminálů ani je opustit ani kotvit v oblastech, na které se vztahuje pravomoc ČS, nemají-li dvojitý trup.

2. Balíček Erika II

[Směrnice 2002/59/ES](#) ze dne 27. června 2002 stanovila kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel (SafeSeaNet). Provozovatel plavidla, které chce zastavit v přístavu v ČS, musí příslušnému přístavnímu orgánu nejdříve poskytnout určité informace, a to zejména v případě, že plavidlo převáží nebezpečný nebo znečišťující náklad. Směrnice zavedla povinné vybavení plavidel automatickými identifikačními systémy (AIS) a systémy pro záznam cestovních údajů (systémy VDR neboli „černé skříňky“). Orgány příslušných ČS mají právo zakázat plavidlům za nepříznivých povětrnostních podmínek opuštění přístavu. [Nařízením \(ES\) č. 1406/2002](#) ze dne 27. června 2002 byla zřízena Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA). Jejím úkolem je poskytovat ČS a EK vědecké a technické poradenství a monitorovat provádění právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti. Oblast její působnosti byla výrazně rozšířena a zahrnuje i nové povinnosti v oblasti kontroly znečištění (na vyžádání postiženého ČS poskytuje operační pomoc) a satelitního sledování plavidel. [Nařízením \(EU\) č. 100/2013](#) ze dne 15. ledna 2013 se změnilo nařízení o EMSA a byly vyjasněny hlavní a doplňkové úkoly agentury a bylo upřesněno, jakou úlohu by měla hrát při usnadňování spolupráce mezi ČS a EK, a to:

- rozvíjením a provozováním datového centra Evropské unie pro identifikaci a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT) a SafeSeaNet;
- tím, že poskytuje příslušným vnitrostátním orgánům a subjektům Unie relevantní informace o poloze plavidel a údaje z pozorování Země; a
- tím, že poskytuje ČS operační podporu v souvislosti s vyšetřováním vážných nehod.

3. Třetí balíček opatření v oblasti námořní bezpečnosti a státní přístavní inspekce

Po složitých jednáních dospěly Evropský parlament (EP) a Rada v prosinci 2008 k dohodě o třetím legislativním balíčku, který zahrnoval dvě nařízení a šest směrnic:

- směrnici o státní přístavní inspekci v přepracovaném znění ([směrnice 2009/16/ES](#) ze dne 23. dubna 2009), jejímž cílem bylo na základě nových kontrolních opatření přizpůsobených rizikovým profilům zajistit účinnější a častější inspekce, směrnici 2009/16/ES, která zahrnuje postupy, nástroje a práci na memorandu o porozumění z Paříže (které pochází z roku 1982) v oblasti uplatňování právních předpisů EU;
- [směrnici 2009/21/ES](#) ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky, která umožní účinněji kontrolovat, zda plavidla plující pod vlajkou některého z ČS dodržují mezinárodní předpisy,
- [směrnici 2009/17/ES](#) ze dne 23. dubna 2009, kterou se mění směrnice 2002/59/ES, již se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel (SafeSeaNet), a jejímž účelem je zdokonalit právní rámec týkající se nouzových kotvišť pro lodě v nesnázích a dále rozšířit systém SafeSeaNet,
- [nařízení \(ES\) č. 391/2009](#) a [směrnici 2009/15/ES](#) ze dne 23. dubna 2009, jimiž se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a jejichž cílem je zavedení nezávislého systému kontroly kvality, aby se odstranily zbývající nedostatky v postupech inspekcí a certifikace světového loďstva,
- [směrnici 2009/18/ES](#) ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod a která obsahuje základní zásady pro vyšetřování na moři týkající se nehod a námořních nehod, kterých se zúčastnily lodě plující pod vlajkou ČS v teritoriálních vodách nebo vnitřních vodách ČS; vytváří rovněž systém pro sdílení výsledků, takzvaný rámec pro stálou spolupráci mezi EMSA, EK a ČS;
- [nařízení \(ES\) č. 392/2009](#) ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod (založený na Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění pozměněném protokolem z roku 2002);
- [směrnici 2009/20/ES](#) ze dne 23. dubna 2009 k upřesnění podmínek kontroly osvědčení o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky (podléhající omezení podle úmluvy o omezení odpovědnosti za námořní nároky (LLMC) z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996) ze strany státní přístavní inspekce.

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

EP iniciativy týkající se bezpečnosti na moři významně podporuje a napomáhá pokroku v této oblasti. Dva legislativní balíčky v oblasti námořní bezpečnosti Erika I a Erika II získaly podporu EP a byly rychle dokončeny, čímž se zajistila některá zlepšení. EP rovněž vyzval k vytvoření evropské pobřežní stráže, k přijímání lodivodství v mořských oblastech, které jsou citlivé z hlediska životního prostředí a v nichž je navigace obtížná, a k tomu, aby byla v ČS vytvořena jasná struktura pro rozhodování a velení při mimořádných událostech (zejména v souvislosti se závazným určením nouzového kotviště nebo útočiště).

Při [přezkumu směrnice](#), kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel, EP zajistil, aby měly ČS povinnost určit příslušný orgán, který bude rozhodovat o tom, jakým způsobem lze nejlépe odvrátit katastrofu a který přístav má přijmout loď, jež potřebuje pomoc.

Pro zajištění větší bezpečnosti na moři je nutnou podmínkou právní rámec pro útočiště, jehož vytvoření EP v minulosti již několikrát požadoval. Stručně řečeno, v období od přijetí prvního a druhého balíčku – a v průběhu existence Dočasného výboru pro zlepšení námořní bezpečnosti (MARE) v roce 2004 – až do přijetí třetího balíčku opatření v oblasti námořní bezpečnosti byl EP hybnou silou viditelných zlepšení, která zvýšila bezpečnost námořní dopravy.

Ve svém [usnesení](#) o agentuře EMSA EP vyzval k rozšíření jejích činností. Zejména doporučil, že by její systémy pro kontrolu dopravy mohly přispět k evropskému námořnímu prostoru bez překážek, který by umožnil přepravovat zboží a cestující po moři mezi ČS, aniž by přitom bylo zapotřebí více formalit než při silniční přepravě. Když EP s Radou přijal [nařízení \(EU\) 911/2014](#) ze dne 23. července 2014 o víceletém financování činnosti agentury EMSA v oblasti zasahování při znečištění z lodí a znečištění moří způsobeném zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu, přispěl tím k tomu, že agentuře bylo přiděleno 160,5 milionů eur na období od 1. ledna 2014 do 31. prosince 2020.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017