

32002L0059

L 208/10

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

5.8.2002

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2002/59/ES

z 27. júna 2002,

ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy ⁽⁴⁾,

keďže:

- (1) Vo svojom oznámení z 24. februára 1993 o spoločnej politike v oblasti bezpečnosti na mori Komisia uviedla, že jedným z cieľov na úrovni spoločenstva bolo zavedenie povinného informačného systému tak, aby mali členské štáty rýchly prístup ku všetkým dôležitým informáciám týkajúcim sa pohybov lodí prepravujúcich nebezpečný alebo znečisťujúci materiál a presného druhu ich nákladu.
- (2) Smernica Rady 93/75/EHS z 13. septembra 1993 týkajúca sa minimálnych požiadaviek na lode plávajúce do prístavov alebo z prístavov spoločenstva a prepravujúce nebezpečný alebo životné prostredie znečisťujúci tovar ⁽⁵⁾ zaviedla systém, v ktorom príslušné úrady dostávajú informácie o lodiach plávajúcich do prístavov alebo z prístavov spoločenstva a prepravujúcich nebezpečný alebo životné prostredie znečisťujúci tovar a o nehodách na mori. Uvedená smernica od Komisie

vyžaduje predloženie nových návrhov na zavedenie úplného hlásneho systému spoločenstva týkajúceho sa lodí plávajúcich pozdĺž pobrežia členských štátov.

- (3) Rezolúcia Rady z 8. júna 1993 o spoločnej politike bezpečnosti na moriach ⁽⁶⁾ potvrdila, že hlavný cieľ činnosti spoločenstva zahŕňa prijatie komplexného informačného systému.
- (4) Vytvorenie monitorovacieho a informačného systému spoločenstva pre lodnú dopravu by mohlo pomôcť pri prevencii nehôd a znečisťovania mora a minimalizovať ich vplyv na morské a pobrežné životné prostredie, hospodárstvo a zdravie miestneho spoločenstva. Efektívnosť námornej dopravy a najmä správa lodí plávajúcich do prístavov závisí aj na lodiach, ktoré včas oznámia svoj príchod.
- (5) Pri európskom pobreží bolo vytvorených niekoľko povinných lodných hlásnych systémov v súlade s príslušnými pravidlami prijatými Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO). Malo by sa zabezpečiť, aby lode zodpovedali požiadavkám na ohlasovanie, ktoré platia v týchto systémoch.
- (6) Boli zavedené aj plavebno-prevádzkové služby a systémy určovania trasy lodí, ktoré hrajú významnú úlohu pri prevencii nehôd a znečisťovania v niektorých námorných oblastiach, ktoré sú prehustené alebo nebezpečné pre plavbu. Je potrebné, aby lode využívali plavebno-prevádzkové služby a aby dodržiavali pravidlá, ktoré sa vzťahujú na systémy určovania trasy lodí schválené IMO.
- (7) Dosiahol sa kľúčový technologický pokrok v oblasti palubného vybavenia umožňujúceho automatickú identifikáciu lodí (systémy AIS) pre lepšie monitorovanie lodí, ako aj zaznamenávanie plavebných dát (systémy VDR alebo „čierne skrinky“) na uľahčenie vyšetrovania nehôd. Vzhľadom na jeho význam pri formulovaní politiky prevencie lodných nehôd také vybavenie by malo byť povinné na palubách lodí, ktoré uskutočňujú vnútroštátne alebo medzinárodné plavby a prichádzajú do prístavov spoločenstva. Dáta zabezpečené systémom VDR sa môžu využiť po nehode na vyšetrovanie jej príčin,

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 120 E, 24.4.2001, s. 67
a Ú. v. ES C 362 E, 18.12.2001, s. 255.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 221, 7.8.2001, s. 54.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 357, 14.2.2001, s. 1.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. júna 2001 (Ú. v. ES C 53 E, 28.2.2002, s. 304), spoločné stanovisko Rady z 19. decembra 2001 (Ú. v. ES C 58 E, 5.3.2002, s. 14) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 10. apríla 2002 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z 25. júna 2002.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 247, 5.10.1993, s. 19. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/74/ES (Ú. v. ES L 276, 13.10.1998, s. 7).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES C 271, 7.10.1993, s. 1.

- ako aj na získanie potrebného ponaučenia z takých situácií. Členské štáty by mali podporovať využívanie takých dát na oba účely.
- (8) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby pobrežné stanice príslušných úradov mali okrem primeraného technického vybavenia k dispozícii aj dostatočný a primerane kvalifikovaný personál.
- (9) Presné znalosti o nebezpečnom a znečisťujúcom tovare prepravovanom na lodiach a o ďalších príslušných bezpečnostných informáciách, ako sú informácie o námorných nehodách, sú dôležité pre prípravu a efektívnosť činností v prípade znečistenia alebo rizika znečistenia mora. Lode plávajúce do prístavov alebo z prístavov členských štátov musia poskytnúť túto informáciu príslušným úradom alebo prístavným úradom daných členských štátov.
- (10) Na uľahčenie a zrýchlenie prenosu a využitia obsiahlych informácií o náklade by sa mali také informácie, pokiaľ je to možné, elektronicky posielat zodpovedným úradom alebo príslušným prístavným úradom. Z toho istého dôvodu by sa mala výmena informácií medzi príslušnými úradmi členských štátov uskutočňovať elektronicky.
- (11) Ak majú príslušné spoločnosti k spokojnosti členských štátov zavedené vnútorné postupy, ktoré zabezpečujú, aby boli informácie vyžadované touto smernicou bez zbytočného odkladu zasielané príslušnému úradu, musí byť možné vyňať pravidelné služby medzi dvoma alebo viacerými štátmi, z ktorých aspoň jeden je členským štátom, z povinnosti hlásenia každej plavby.
- (12) Niektoré lode kvôli ich správaniu alebo stavu predstavujú potenciálne riziká pre bezpečnosť plavby a životné prostredie. Členské štáty by mali venovať osobitnú pozornosť monitorovaniu takých lodí, prijať primerané opatrenia na zabránenie zvýšeniu rizika, ktoré predstavujú, a posielat ostatným príslušným členským štátom všetky dôležité informácie, ktoré majú k dispozícii o týchto lodiach. Také primerané opatrenia by mohli byť opatreniami, ktoré sa poskytujú v rámci činností štátneho prístavného dozoru.
- (13) Členské štáty sa musia chrániť pred rizikami, ktoré ohrozujú bezpečnosť na mori, bezpečnosť jednotlivcov a morského a pobrežného životného prostredia a ktoré predstavujú udalosti, nehody alebo iné situácie na mori a prítomnosť škvrn zo znečisťujúcich škodlivých látok a kusového tovaru unášaného po mori. Na tento účel by mali kapitáni lodí, ktoré plávajú v pátracích a záchranných zónach/vyhradených hospodárskych zónach alebo ekvivalentných oblastiach členských štátov, hlásiť také udalosti pobrežným úradom, pričom im poskytnú všetky primerané informácie. Na základe ich špecifickej situácie by členské štáty mali byť flexibilné pri voľbe vyššie uvedených geografických oblastí, ktoré by mali podliehať nahlasovacej povinnosti.
- (14) V prípade udalosti alebo nehody na mori významne prispieje úplná a komplexná kooperácia strán podieľajúcich sa na preprave k efektívnosti činnosti príslušných úradov.
- (15) Keď príslušný úrad určený členským štátom usúdi, na základe situácie na mori a predpovede počasia poskytnutej kvalifikovanou meteorologickou informačnou službou, že výnimočne zlé poveternostné podmienky alebo podmienky na mori vytvárajú vážne nebezpečenstvo pre životy ľudí alebo z hľadiska znečistenia, mal by o situácii informovať kapitána lode, ktorá má v úmysle vyplávať z prístavu alebo priplávať do prístavu, a môže prijať akékoľvek iné primerané opatrenia. Bez toho, aby bola dotknutá povinnosť pomôcť lodiam v núdzi, tieto opatrenia môžu zahŕňať zákaz priplávať do prístavu alebo vyplávať z neho, kým sa situácia nestane normálnou. V prípade možného rizika pre bezpečnosť alebo znečistenie a berúc na zreteľ špecifickú situáciu v príslušnom prístave môže príslušný úrad odporučiť lodiam, aby neopúšťali prístav. Ak sa kapitán rozhodne opustiť prístav, robí tak v každom prípade na vlastnú zodpovednosť a mal by uviesť dôvody svojho rozhodnutia.
- (16) Ak nie je v prípade nehody na mori k dispozícii útočisko, môže to mať vážne následky. Členské štáty by preto mali vypracovať plány, podľa ktorých lode v núdzi, ak si to situácia vyžaduje, budú mať útočisko v ich prístavoch alebo v ktorejkoľvek chránenej oblasti v čo možno najlepších podmienkach. Ak je to potrebné a uskutočniteľné, tieto plány by mali obsahovať primerané prostriedky a zariadenia pre prípady pomoci, záchrany a znečistenia. Prístavy, v ktorých loď kotví počas núdzového stavu, by mali mať možnosť spolahnúť sa na okamžitú úhradu všetkých nákladov a škôd spôsobených touto situáciou. Komisia by preto mala preskúmať možnosti zavedenia primeraného systému úhrady pre prístavy v spoločenstve, v ktorých kotví loď v núdzi, a možnosť vyžadovať primerané poistenie lode plávajúcej do prístavu spoločenstva.
- (17) Musí sa vytvoriť rámec spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou, aby sa zdokonalila implementácia monitorovacieho a informačného systému námornej dopravy s príslušnými komunikačnými väzbami vytvorenými medzi príslušnými úradmi a prístavmi členských štátov. Okrem toho sa musí doplniť rozsah identifikácie

lode a monitorovacieho systému v tých plavebných oblastiach spoločenstva, v ktorých je ešte nedostatočný. Okrem toho by sa mali v námorných regiónoch spoločenstva zriadiť centrá riadenia informácií tak, aby sa uľahčila výmena alebo zdieľanie dát týkajúcich sa monitorovania prepravy a implementácie tejto smernice. Členské štáty a Komisia by mali spolupracovať s tretími štátmi, aby sa tieto ciele dosiahli.

(18) Účinnosť tejto smernice závisí zväčša na miere, v akej budú členské štáty presadzovať striktnie jej implementáciu. Na tento účel musia členské štáty pravidelne vykonávať primerané inšpekcie alebo akékoľvek iné akcie potrebné na zabezpečenie uspokojivého fungovania komunikačných spojení vytvorených na účely splnenia požiadaviek tejto smernice. Mal by sa zaviesť aj systém sankcií, ktorý by zabezpečil, že príslušné strany budú plniť požiadavky tejto smernice týkajúce sa hlásenia a vybavenia lode.

(19) Opatrenia potrebné na implementáciu tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy výkonu právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.

(20) Niektoré ustanovenia tejto smernice sa môžu podľa uvedeného postupu zmeniť a doplniť tak, aby zohľadnili vývoj nástrojov spoločenstva a medzinárodných nástrojov a skúseností získaných pri implementácii tejto smernice, pokiaľ také zmeny a doplnenia nerozšíria rozsah pôsobnosti tejto smernice. Užitočným nástrojom pre Komisiu na vyhodnotenie skúseností získaných pri implementácii tejto smernice je príslušné hlásenie členských štátov o takej implementácii.

(21) Ustanovenia smernice 93/75/EHS táto smernica podstatne posilňuje, rozširuje, mení a dopĺňa. Preto by sa mala smernica 93/75/EHS zrušiť.

(22) Pretože ciele navrhovanej akcie, t. j. zvýšenie bezpečnosti a účinnosti námornej dopravy, nemôžu dostatočne dosiahnuť členské štáty a môžu sa preto, z hľadiska rozsahu a účinku navrhovaného opatrenia, lepšie dosiahnuť na úrovni spoločenstva, spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality stanoveným v tom istom článku nejde táto smernica nad rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Účel

Účelom tejto smernice je vytvorenie monitorovacieho a informačného systému spoločenstva pre lodnú dopravu z hľadiska zvýšenia bezpečnosti a účinnosti námornej dopravy, aby sa zlepšila reakcia úradov na udalosti, nehody alebo potenciálne znečistenie mora, vrátane pátracích a záchranných činností, a prispeło sa k lepšej prevencii a odhalovaniu znečisťovania z lodí.

Členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že kapitáni, operátori a agenti lodí, ako aj odosielatelia alebo majitelia nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru prepravovaného na palubách takých lodí budú plniť požiadavky tejto smernice.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na lode s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, pokiaľ nie je ustanovené inak.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

- a) vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy a ostatné lode, ktoré vlastní alebo prevádzkuje členský štát a nepoužíva ich na komerčné účely;
- b) rybárske lode, tradičné lode a rekreačné plavidlá s dĺžkou menšou než 45 metrov;
- c) zásobníky paliva do 5 000 ton, sklady a zariadenie používané na palubách lodí.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

- a) „príslušné medzinárodné nástroje“ znamenajú tieto nástroje:

— MARPOL znamená Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, 1973, a príslušný protokol z roku 1978,

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- SOLAS znamená Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori spolu s jeho protokolmi a zmenami a doplneniami,
 - Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1969,
 - Medzinárodný dohovor o opatreniach na širom mori v prípade nehôd spojených s ropným znečistením, 1969, a jeho protokol z roku 1973 týkajúci sa opatrení na širom mori v prípadoch znečistenia látkami inými než je ropa,
 - Dohovor SAR znamená Medzinárodný dohovor o pátraní a záchrane na mori, 1979,
 - ISM Code znamená medzinárodný kódex pre riadenie bezpečnej prevádzky lodí,
 - IMDG Code znamená medzinárodný kódex pre prepravu nebezpečného tovaru námornými loďami,
 - IBC Code znamená medzinárodný kódex IMO pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich nebezpečné chemikálie ako hromadný tovar,
 - IGC Code znamená medzinárodný kódex IMO pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich skvapalnené plyny ako hromadný tovar,
 - BC Code znamená kódex IMO pre bezpečnú manipuláciu s pevnými hromadnými nákladmi,
 - INF Code znamená kódex IMO pre bezpečnú prepravu vyžarujúceho jadrového paliva, plutónia a vysokoradioaktívnych odpadov vo fľašiach na palubách lodí,
 - rezolúcia IMO A.851 (20) znamená rezolúciu Medzinárodnej námornej organizácie 851 (20) nazvanú „Všeobecné princípy pre hlásne systémy lode a požiadavky na hlásenia, vrátane smerníc pre hlásenie udalostí spojených s nebezpečným tovarom, škodlivými látkami a/alebo látkami znečisťujúcimi more“;
- b) „operátor“ znamená majiteľa alebo správcu lode;
- c) „agent“ znamená každú osobu poverenú alebo oprávnenú poskytovať informácie v mene operátora lode;
- d) „zasielateľ“ znamená každú osobu, ktorá uzavrela alebo v mene ktorej alebo na ktorej účet sa uzavrela zmluva s dopravcom o preprave tovaru;
- e) „spoločnosť“ znamená spoločnosť v zmysle predpisu 1 ods. 2 kapitoly IX dohovoru SOLAS;
- f) „loď“ znamená každú námornú loď alebo plavidlo;
- g) „nebezpečný tovar“ znamená:
- tovar klasifikovaný v kódexe IMDG,
 - nebezpečné kvapalné látky uvedené v kapitole 17 kódexu IBC,
 - skvapalnené plyny uvedené v kapitole 19 kódexu IGC,
 - tuhé látky uvedené v doplnku B kódexu BC.
- Obsahuje aj tovar, na prepravu ktorého boli príslušné nevyhnutné podmienky stanovené v súlade s odsekom 1.1.3 kódexu IBC alebo odseku 1.1.6 kódexu IGC;
- h) „znečisťujúci tovar“ znamená:
- surovú ropu definovanú v prílohe I k dohovoru MARPOL,
 - kvapalné škodlivé látky definované v prílohe II k dohovoru MARPOL,
 - škodlivé látky definované v prílohe III k dohovoru MARPOL;
- i) „prepravná jednotka nákladnej dopravy“ znamená cestné nákladné vozidlo, železničný nákladný vagón, kontajner, cestné cisternové vozidlo, železničný vagón alebo pojazdnú cisternu;
- j) „adresa“ znamená meno a komunikačné spojenie, na základe ktorých sa môže v prípade potreby uskutočniť kontakt s operátorom, agentom, prístavným úradom alebo ktoroukoľvek oprávnenou osobou alebo orgánom, ktorý má podrobné informácie o náklade lode;
- k) „príslušné úrady“ znamenajú úrady a organizácie určené členskými štátmi na prijímanie a ďalšie odovzdávanie informácií nahlásených podľa tejto smernice;
- l) „prístavný úrad“ znamená príslušný úrad alebo orgán určený členskými štátmi pre každý prístav na prijímanie a ďalšie odovzdávanie informácií nahlásených podľa tejto smernice;

- m) „útočisko“ znamená prístav, časť prístavu alebo iné chránené miesto, na ktorom loď stojí alebo kotví, alebo akúkoľvek inú chránenú oblasť určenú členskými štátmi na pobyt lode v núdzi;
- n) „pobrežná stanica“ znamená jedno z týchto zariadení určených členskými štátmi podľa tejto smernice: služby lodnej dopravy, pobrežné zariadenie zodpovedné za povinný hlásny systém schválený IMO alebo orgán zodpovedný za koordináciu pátracích a záchranných činností alebo činností týkajúcich sa boja proti znečisťovaniu mora;
- o) „plavebno-prevádzková služba (VTS)“ znamená službu určenú na zvýšenie bezpečnosti a efektívnosti lodnej dopravy a na ochranu životného prostredia, ktorá je schopná interakcie s dopravou a môže reagovať na dopravné situácie vznikajúce v oblasti VTS;
- p) „systém určovania trasy lode“ znamená akýkoľvek systém jednej alebo viacerých trás alebo opatrení na určovanie trasy lode zameraný na zníženie rizika nehôd; zahŕňa systémy rozdelenia plavby, obojsmerné trasy, odporúčané dráhy, oblasti, cez ktoré sa neodporúča plávať, pobrežné dopravné zóny, obchádzkové trasy, oblasti, v ktorých je potrebná opatrnosť, a trasy s veľkou hĺbkou vody;
- q) „tradičná loď“ znamená všetky druhy historických lodí a ich kópií vrátane tých, ktoré sú určené na propagáciu a podporu tradičných schopností a námorníctva a ktoré spolu slúžia ako kultúrne pamätníky prevádzkované podľa tradičných princípov námorníctva a techniky;
- r) „nehoda“ znamená nehodu v zmysle kódexu IMO pre vyšetrovanie námorných nehôd a udalostí.
- c) ak prístav, do ktorého loď pláva, nie je známy alebo sa zmenil počas plavby, len čo sú informácie k dispozícii.

2. Lode prichádzajúce z prístavu mimo spoločenstva a plávajúce do prístavu členského štátu, ktoré prepravujú nebezpečný alebo znečisťujúci tovar, splňajú informačné povinnosti podľa článku 13.

Článok 5

Monitorovanie lodí vstupujúcich do oblasti systému povinného hlásenia lodí

1. Príslušné členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že všetky lode vstupujúce do oblasti systému povinného hlásenia lodí prijateho IMO podľa predpisu 11 kapitoly V dohovoru SOLAS, ktoré sú prevádzkované jedným alebo viacerými štátmi, z ktorých aspoň jeden je členským štátom, v súlade s príslušnými smernicami a kritériami vypracovanými IMO, budú spĺňať požiadavky tohto systému pri hlásení vyžadovaných informácií bez toho, aby boli dotknuté ďalšie informácie vyžadované členským štátom v súlade s rezolúciou IMO A.851 (20).

2. Pri predložení nového systému povinného hlásenia lodí, ktorý má IMO prijať, alebo pri predložení návrhu na zmenu a doplnenie existujúceho systému hlásenia zahrnie členský štát do svojho návrhu minimálne informácie uvedené v prílohe I (4).

Článok 6

Používanie automatických identifikačných systémov

1. Každá loď vstupujúca do prístavu členského štátu musí byť v súlade s časovým plánom stanoveným v prílohe II (I) vybavená AIS, ktorý spĺňa výkonnostné normy IMO.

2. Lode vybavené AIS udržiavajú tento systém v prevádzke po celý čas, pokiaľ sa podľa medzinárodných dohôd, pravidiel alebo noriem nevyžaduje ochrana plavebných informácií.

Článok 7

Používanie systémov určovania trasy lode

1. Členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že všetky lode vstupujúce do oblasti systému povinného určovania trasy lode, prijateho IMO podľa nariadenia 10 kapitoly V dohovoru SOLAS,

HLAVA 1

HLÁSENIE A MONITOROVANIE LODE

Článok 4

Oznámenie pred príchodom do prístavu členského štátu

1. Operátor, agent alebo kapitán lode plávajúcej do prístavu členského štátu oznámi prístavnému úradu informácie uvedené v prílohe I (1):

- a) aspoň dvadsaťštyri hodín vopred alebo
- b) najneskôr v čase, keď loď opúšťa predchádzajúci prístav, ak čas plavby je menší než dvadsaťštyri hodín alebo

ktoré sú prevádzkované jedným alebo viacerými štátmi, z ktorých aspoň jeden je členským štátom, používali systém v súlade s príslušnými smernicami a kritériami vypracovanými IMO.

2. Pri implementácii systému určovania trasy lode, ktorý neprijala IMO, členské štáty na svoju zodpovednosť, pokiaľ je to možné, zohľadnia smernice a kritériá IMO a zverejnia všetky informácie potrebné pre bezpečné a efektívne používanie systému určovania trasy lode.

Článok 8

Monitorovanie zhody lodí s pravidlami plavebno-prevádzkových služieb

Členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že:

- a) lode vstupujúce do oblasti uplatnenia VTS prevádzkovej jedným alebo viacerými štátmi, z ktorých je aspoň jeden členským štátom, mimo teritoriálneho mora členského štátu a založenej na smerniciach IMO budú využívať VTS a dodržiavať jej pravidlá;
- b) lode plávajúce pod vlajkou členského štátu alebo lode plávajúce do prístavu členského štátu a vstupujúce do oblasti uplatnenia takej VTS mimo teritoriálneho mora členského štátu a založenej na smerniciach IMO budú dodržiavať jej pravidlá VTS;
- c) lode plávajúce pod vlajkou tretieho štátu, ktoré neplávajú do prístavu členského štátu a vstupujú do oblasti takej VTS mimo teritoriálneho mora členského štátu, budú dodržiavať pravidlá uvedenej VTS kedykoľvek je to možné. Členské štáty by mali príslušnému vlajkovému štátu hlásiť každé zjavné vážne porušenie uvedených pravidiel v takej oblasti VTS.

Článok 9

Infraštruktúra pre systémy hlásenia lodí, systémy určovania trasy lode a plavebno-prevádzkové služby

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby postupne, podľa časového plánu kompatibilného s časovým rámcom stanoveným v prílohe II(I), zabezpečili primerané vybavenie a pobrežné zariadenia na prijímanie a využívanie informácií AIS, pričom zohľadnia potrebný dosah prenosu správ.

2. Proces budovania všetkého potrebného vybavenia a pobrežných zariadení nevyhnutných pre implementáciu tejto

smernice sa zavŕši do konca roku 2007. Členské štáty zabezpečia, aby bolo primerané vybavenie na výmenu informácií medzi národnými systémami členských štátov v prevádzke najneskôr jeden rok po tom.

3. Členské štáty zabezpečia, aby pobrežné stanice poverené monitorovaním zhody lodí s pravidlami plavebno-prevádzkovej služby a systémami určovania trasy lode mali k dispozícii dostatočný a primerane kvalifikovaný personál, ako aj vhodné prostriedky komunikácie a monitorovania lodí a aby ich prevádzkovali v súlade s príslušnými smernicami IMO.

Článok 10

Systémy zaznamenávania plavebných dát

1. Členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že lode vchádzajúce do prístavu členského štátu sú vybavené systémom zaznamenávania plavebných dát (VDR) v súlade s pravidlami ustanovenými v prílohe II(II). Všetky výnimky udelené prevozným lodiam ro-ro alebo vysokorýchlostným osobným lodiam podľa článku 4 ods. 1 písm. d) smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku osobných prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných lodí v pravidelnej preprave ⁽¹⁾ končia k 5. augustu 2002.

2. Údaje zhromažďované systémom VDR sú pre príslušné členské štáty dostupné v prípade vyšetrovania nehody, ktorá nastala vo vodách pod jurisdikciou členského štátu. Členské štáty zabezpečia, aby sa také údaje využívali pri vyšetrovaní a aby boli primerane analyzované. Členské štáty zabezpečia, aby boli výsledky vyšetrovania uverejnené čo možno najskôr po jeho ukončení.

Článok 11

Vyšetrovanie nehôd

Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 smernice 1999/35/ES spĺňajú členské štáty ustanovenia kódexu IMO pre vyšetrovanie námorných nehôd a udalostí, keď vykonávajú akékoľvek vyšetrovanie námornej nehody alebo udalosti, ktorých účastníkom je loď uvedená v tejto smernici. Členské štáty spolupracujú pri vyšetrovaní námorných nehôd a udalostí, ktorých účastníkom je loď plávajúca pod ich vlajkou.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

HLAVA II

HLÁSENIE O NEBEZPEČNOM ALEBO ZNEČISŤUJÚCOM TOVARE NA PALUBE LODÍ (HAZMAT)

Článok 12

Povinnosti zasielateľa

Na prepravu alebo na naloženie na palubu lode v prístave členského štátu nesmie byť ponúkaný žiadny nebezpečný alebo znečisťujúci tovar, bez ohľadu na rozmery lode, pokiaľ nebolo kapitánovi alebo operátorovi predložené vyhlásenie obsahujúce informácie uvedené v prílohe I (2).

Je povinnosťou každého zasielateľa, aby kapitánovi alebo operátorovi predložil také vyhlásenie a aby zabezpečil, že zásielka ponúkaná na prepravu je skutočne zásielkou zodpovedajúcou vyhláseniu podľa prvého pododseku.

Článok 13

Hlásenie o nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare prepravovanom na palube

1. Operátor, agent alebo kapitán lode, bez ohľadu na jej rozmery, ktorá prepravuje nebezpečný alebo znečisťujúci tovar a opúšťa prístav členského štátu, oznámi, najneskôr v okamihu odchodu, príslušnému úradu určenému členským štátom informácie uvedené v prílohe I(3).

2. Operátor, agent alebo kapitán lode, bez ohľadu na jej rozmery, ktorá prepravuje nebezpečný alebo znečisťujúci tovar a ktorá prichádza z prístavu mimo členského štátu a pláva do prístavu členského štátu alebo kotvišťa umiestneného v teritoriálnych vodách členského štátu, najneskôr v čase odchodu z prístavu nakládky alebo ihneď po tom, čo je známy prístav určenia alebo miesto kotvišťa, ak táto informácia nie je dostupná v okamihu odchodu, oznámia príslušnému úradu členského štátu, v ktorom sa nachádza prístav určenia alebo miesto kotvišťa, informácie uvedené v prílohe I(3).

3. Členské štáty môžu zaviesť postup, podľa ktorého operátor, agent alebo kapitán lode uvedenej v odsekoch 1 a 2 môže oznámiť informácie uvedené v prílohe I(3) prístavnému úradu prístavu odchodu alebo prípadne určenia v spoločenstve.

Tento postup musí zabezpečiť prístup príslušného úradu k informáciám uvedeným v prílohe I(3), kedykoľvek je to potrebné. Na tento účel príslušný prístavný úrad uchováva informácie uvedené v prílohe I(3) dostatočne dlho, aby sa

mohli využiť v prípade udalosti alebo nehody na mori. Prístavný úrad prijme všetky potrebné opatrenia, aby tieto informácie mohol elektronicky a bez zbytočného odkladu poskytnúť príslušnému úradu na jeho žiadosť 24 hodín denne.

4. Operátor, agent alebo kapitán lode musí oznámiť informácie o náklade uvedené v prílohe I(3) prístavnému úradu alebo príslušnému úradu.

Informácie musia byť prenášané elektronicky, kedykoľvek je to možné. Pri výmene elektronických správ sa musí využívať syntax a postupy uvedené v prílohe III.

Článok 14

Elektronická výmena dát medzi členskými štátmi

Členské štáty spolupracujú pri zabezpečení prepojenia a interoperability národných systémov používaných na spracovanie informácií uvedených v prílohe I.

Komunikačné systémy vytvorené podľa prvého pododseku musia vykazovať tieto vlastnosti:

- a) výmena dát musí byť elektronická a musí umožňovať príjem a spracovanie správ oznámených v súlade s článkom 13;
- b) systém musí umožňovať prenos informácií 24 hodín denne;
- c) každý členský štát musí byť schopný, na požiadanie, bez zbytočného odkladu poslať príslušnému úradu iného členského štátu informácie o lodi a o nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare na palube.

Článok 15

Výnimky

1. Členské štáty môžu vyňať pravidelné dopravné služby vykonávané medzi prístavmi umiestnenými na ich území z požiadaviek stanovených v článku 13, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) spoločnosť vykonávajúca pravidelné dopravné služby uvedené vyššie udržiava a aktualizuje zoznam príslušných lodí a posieľa ho príslušnému zodpovednému úradu;
- b) príslušný úrad má na požiadanie stále k dispozícii informácie uvedené v prílohe I(3) za každú vykonanú plavbu. Spoločnosť musí zaviesť vnútorný systém, aby zabezpečila, že na požiadanie môžu byť 24 hodín denne a bez zbytočného odkladu a v súlade s článkom 13 ods. 4 uvedené informácie posielané elektronicky príslušnému úradu.

2. Keď sú pravidelné dopravné služby prevádzkované medzi dvoma alebo viacerými štátmi, z ktorých je aspoň jeden členským štátom, ktorýkoľvek zúčastnený členský štát môže požiadať iný členský štát o udelenie výnimky pre takúto službu. Všetky zúčastnené členské štáty, vrátane príslušných pobrežných štátov, spolupracujú pri udeľovaní výnimky pre príslušnú službu v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 1.

3. Členské štáty pravidelne kontrolujú plnenie podmienok ustanovených v odsekoch 1 a 2. Ak nie je už naďalej splnená aspoň jedna z týchto podmienok, členské štáty okamžite zrušia výnimku udelenú príslušnej spoločnosti.

4. Členské štáty oznámia Komisii zoznam spoločností a lodí, ktorým bola udelená výnimka podľa tohto článku, ako aj akúkoľvek aktualizáciu tohto zoznamu.

nice Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom prístavnom dozore⁽¹⁾.

2. Pobrežné stanice, ktoré majú príslušné informácie o lodiach uvedených v odseku 1, ich oznámia príslušným pobrežným staniciam v ostatných členských štátoch umiestneným na plánovanej trase lode.

3. Členské štáty zabezpečia, aby informácie im oznámené podľa odseku 2 boli odovzdané príslušným prístavným úradom a/alebo akémukoľvek inému úradu určenému členským štátom. V rámci limitov ich disponibilnej kapacity z hľadiska personálu vykonávajú členské štáty všetky primerané inšpekcie alebo overovania vo svojich prístavoch buď zo svojho vlastného podnetu, alebo na žiadosť iného členského štátu bez toho, aby nebol dotknutý žiaden záväzok štátneho prístavného dozoru. Informujú všetky príslušné štáty o výsledkoch prijatého opatrenia.

HLAVA III

Článok 17

MONITOROVANIE RIZIKOVÝCH LODÍ A ZÁSAH V PRÍPADE UDALOSTÍ A NEHÔD NA MORI

Hlásenie udalostí a nehôd na mori

Článok 16

Prenos informácií týkajúcich sa niektorých lodí

1. Lode spĺňajúce kritériá stanovené nižšie sa považujú za lode predstavujúce potenciálne riziko pre plavbu alebo za lode ohrozujúce námornú bezpečnosť, bezpečnosť jednotlivcov alebo životné prostredie:

a) lode, ktoré v priebehu plavby:

- sa podieľali na udalostiach alebo nehodách na mori podľa článku 17 alebo
- porušili oznamovacie a ohlasovacie povinnosti uložené touto smernicou alebo
- porušili uplatniteľné pravidlá systémov určovania trasy a služieb VTS, za ktoré zodpovedá členský štát;

b) lode, ktorým bolo dokázané alebo proti ktorým existuje podozrenie, že úmyselne vypustili do vôd ropu alebo inak porušili dohovor MARPOL vo vodách, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu;

c) lode, ktorým bol odmietnutý prístup do prístavov členských štátov alebo ktoré boli predmetom hlásenia alebo oznámenia členského štátu v súlade s prílohou I-1 smer-

1. Bez toho, aby bolo dotknuté medzinárodné právo a so zreteľom na prevenciu alebo zmiernenie každého ohrozenia námornej bezpečnosti, bezpečnosti jednotlivcov alebo životného prostredia, členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že kapitán lode plávajúcej v ich pátracej a záchranej zóne/vyhradenej hospodárskej zóne alebo ekvivalentnej oblasti okamžite oznámi pobrežnej stanici zodpovednej za uvedenú geografickú oblasť:

- a) každú udalosť alebo nehodu, ktorá má vplyv na bezpečnosť lode, ako sú zrážky, nabehnutie na dno, poškodenie, poruchy a havárie, zaplavenie alebo posun nákladu, všetky závady v trupe alebo stavebné závady;
- b) každú udalosť alebo nehodu, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lodí, ako sú poruchy, ktoré môžu ovplyvniť manérovateľnosť alebo plavebnú spôsobilosť, alebo všetky poruchy ovplyvňujúce pohonný systém alebo kormidlové zariadenie, výrobu elektrického prúdu, navigačné alebo komunikačné vybavenie;
- c) každú situáciu, ktorá môže viesť k znečisteniu vôd alebo pobrežia členského štátu, ako je vypustenie alebo hrozba vypustenia znečisťujúcich látok do mora;
- d) všetky spozorované plávajúce škrvny na mori spôsobené znečisťujúcimi látkami a kontajnermi alebo obalmi.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/106/ES (Ú. v. ES L 19, 22.1.2002, s. 17).

2. Hlásenie zaslané podľa odseku 1 obsahuje aspoň totožnosť lode, jej polohu, prístav, z ktorého vyplávala, cieľový prístav, adresu, z ktorej sa dajú získať informácie o nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare prepravovanom na palube, počet osôb na palube, podrobnosti o udalosti a všetky podstatné informácie uvedené v rezolúcii IMO A.851 (20).

Článok 18

Opatrenia v prípade výnimočne zlého počasia

1. Ak príslušné úrady určené členskými štátmi v prípade výnimočne zlého počasia alebo podmienok na mori usúdia, že existuje vážne nebezpečenstvo znečistenia ich plavebnej alebo pobrežnej oblasti alebo plavebnej alebo pobrežnej oblasti iných štátov alebo že sú ohrozené ľudské životy:

- a) mali by, ak je to možné, poskytnúť kapitánovi lode, ktorá je v príslušnej prístavnej oblasti a zamýšľa vstúpiť do prístavu alebo ho opustiť, úplné informácie o stave na mori, o poveternostných podmienkach a, keď je to významné a možné, o nebezpečenstve, ktoré hrozí jeho/jej lodi, nákladu, posádke a cestujúcim;
- b) môžu bez toho, aby bola dotknutá povinnosť pomôcť lodi v núdzi a v súlade s článkom 20, prijať iné primerané opatrenia, ktoré môžu zahŕňať odporúčanie alebo zákaz buď pre jednotlivú loď, alebo pre lode všeobecne, týkajúci sa buď opustenia prístavu v dotknutých oblastiach, kým sa nezistí, že už naďalej neexistuje riziko pre ľudský život, alebo životné prostredie;
- c) prijímú všetky primerané opatrenia, aby čo možno najviac obmedzili alebo, ak je to nevyhnutné, zakázali plnenie zásobníkov lode palivom vo svojich teritoriálnych vodách.

2. Kapitán informuje spoločnosť o primeraných opatreniach alebo odporúčaní uvedených v odseku 1. Tieto sa však nedotýkajú rozhodnutí kapitána, ktoré prijme na základe svojho odborného úsudku a dohovoru SOLAS. Ak rozhodnutie prijaté kapitánom lode nie je v súlade s opatreniami uvedenými v odseku 1, kapitán informuje príslušné úrady o dôvodoch svojho rozhodnutia.

3. Primerané opatrenia alebo odporúčania uvedené v odseku 1 vychádzajú z podmienok na mori a z predpovede počasia, ktorú poskytla kvalifikovaná meteorologická informačná služba uznaná členskými štátmi.

Článok 19

Opatrenia týkajúce sa udalostí alebo nehôd na mori

1. V prípade udalostí alebo nehôd na mori uvedených v článku 17 prijímú členské štáty všetky primerané opatrenia

v súlade s medzinárodným právom, ak je to potrebné pre bezpečnosť plavby a osôb a na ochranu morského a pobrežného životného prostredia.

V prílohe IV je uvedený otvorený zoznam opatrení, ktoré môžu členské štáty použiť podľa tohto článku.

2. Operátor, kapitán lode a majiteľ nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru prepravovaného na palube musí, v súlade s vnútroštátnym a medzinárodným právom, na ich požiadanie plne spolupracovať s príslušnými vnútroštátnymi úradmi, aby sa minimalizovali následky udalosti alebo nehody na mori.

3. Kapitán lode, na ktorú sa vzťahujú ustanovenia kódexu ISM, informuje, v súlade s uvedeným kódexom, spoločnosť o každej udalosti alebo nehode podľa článku 17 ods. 1, ktorá nastane na mori. Po tom, čo bola informovaná o takej situácii, musí spoločnosť čo najskôr nadviazať kontakt s príslušnou pobrežnou stanicou a byť jej v prípade potreby k dispozícii.

Článok 20

Útočisko

Členské štáty po porade s príslušnými stranami a berúc do úvahy príslušné smernice IMO vypracujú plány pobytu lodí v núdzi vo vodách pod ich jurisdikciou. Také plány obsahujú nevyhnutné opatrenia a postupy zohľadňujúce prevádzkové a environmentálne obmedzenia, ktoré zabezpečia, že sa loď v núdzi môže okamžite dostať na miesto útočiska na základe povolenia príslušného úradu. Ak to členský štát považuje za nevyhnutné a uskutočniteľné, plány musia obsahovať opatrenia na zabezpečenie primeraných prostriedkov a zariadení na pomoc, záchranu a zásahy v prípade znečistenia.

Plány pobytu lodí v núdzi sú na požiadanie k dispozícii. Členské štáty do 5. februára 2004 informujú Komisiu o opatreniach prijatých pri uplatňovaní prvého odseku.

Článok 21

Informácie o príslušných stranách

1. Príslušná pobrežná stanica príslušného členského štátu hlási, v prípade potreby, v príslušných oblastiach každú udalosť alebo nehodu oznámenú podľa článku 17 ods. 1 a informácie týkajúce sa každej lode, ktorá predstavuje hrozbu pre námornú bezpečnosť, bezpečnosť jednotlivcov a životné prostredie.

2. Príslušné úrady, ktoré majú k dispozícii informácie oznámené v súlade s článkami 13 a 17, vykonajú primerané opatrenia, aby mohli na požiadanie príslušného úradu iného členského štátu a z bezpečnostných dôvodov kedykoľvek poskytnúť také informácie.

3. Ktorýkoľvek členský štát, ktorého príslušné úrady boli informované podľa tejto smernice alebo iným spôsobom o skutočnostiach, ktoré pre iný členský štát zahŕňajú alebo zvyšujú riziko pre niektoré plavebné oblasti alebo pobrežné zóny, prijme čo možno najskôr primerané opatrenia na informovanie každého zainteresovaného členského štátu o takých skutočnostiach a konzultuje s nimi predpokladané opatrenie. V prípade potreby spolupracujú členské štáty z hľadiska spoločného využívania prostriedkov pre spoločný postup.

Každý členský štát prijme potrebné opatrenia na plné využívanie hlásení, ktoré im musia lode oznamovať podľa článku 17.

HLAVA IV

SPRIEVODNÉ OPATRENIA

Článok 22

Určenie a zverejnenie zoznamu príslušných orgánov

1. Každý členský štát určí príslušné úrady, prístavné úrady a pobrežné stanice, ktorým sa musia oznámiť hlásenia vyžadované touto smernicou.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby bolo odvetvie lodnej dopravy primerane informované a aby boli informácie pravidelne aktualizované, najmä prostredníctvom námorných publikácií o úradoch a staniach určených podľa odseku 1, v prípade potreby vrátane geografickej oblasti, za ktorú sú zodpovedné, a o postupoch stanovených na oznamovanie informácií požadovaných touto smernicou.

3. Členské štáty zašlú Komisii zoznam úradov a staníc, ktoré určili podľa odseku 1, ako aj každú jeho aktualizáciu.

Článok 23

Spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou

Členské štáty a Komisia spolupracujú, aby dosiahli tieto ciele:

a) optimálne využívanie informácií oznámených podľa tejto smernice, najmä vybudovanie primeraných telematických

spojení medzi pobrežnými stanicami a prístavnými úradmi z hľadiska výmeny dát týkajúcich sa pohybu lodí, ich predpokladaných časov príchodu do prístavov a ich nákladu;

b) budovanie a zvýšenie efektívnosti telematických spojení medzi pobrežnými stanicami členských štátov z hľadiska získania jasného obrazu o preprave, zlepšenia monitorovania prechádzajúcich lodí a harmonizácie a, pokiaľ je to možné, zjednodušenie hlásení požadovaných od lodí na trase;

c) rozšírenie dosahu a/alebo aktualizácia monitorovacieho a informačného systému spoločenstva z hľadiska zlepšenia identifikácie a monitorovania lodí. Na tento účel členské štáty a Komisia spolupracujú, aby v prípade potreby zaviedli povinný hlásny systém, povinné plavebno-prevádzkové služby a primeraný systém určovania trasy lodí, ktoré predložia IMO na schválenie;

d) prípadné vypracovanie príslušných plánov na pobyt lodí v núdzi.

Článok 24

Dôvernosc informácií

Členské štáty v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi prijímajú potrebné opatrenia na zabezpečenie dôvernosti informácií, ktoré im boli zaslané podľa tejto smernice.

Článok 25

Monitorovanie implementácie tejto smernice a sankcie

1. Členské štáty vykonávajú pravidelné inšpekcie a akékoľvek iné opatrenia potrebné na kontrolu fungovania pobrežných telematických systémov zriadených na účely tejto smernice a najmä ich schopnosti plniť požiadavky na okamžité prijímanie a odosielanie oznámených informácií 24 hodín denne podľa článkov 13 a 15.

2. Členské štáty ustanovia systém sankcií za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie uplatňovania týchto sankcií. Sankcie takto stanovené sú účinné, primerané a odraďujúce.

3. Členské štáty okamžite informujú vlajkový štát a ktorýkoľvek iný príslušný štát o opatreniach prijatých podľa článkov 16 a 19 a odseku 2 tohto článku proti lodiam, ktoré nepremávajú pod ich vlajkou.

4. Ak členské štáty pri udalosti alebo nehode na mori podľa článku 19 zistia, že spoločnosť nemohla nadviazať a udržať spojenie s loďou alebo s príslušnými pobrežnými stanicami, informuje o tom štát, ktorý vydal alebo v ktorého mene bol vydaný dokument ISM o zhode a príslušné osvedčenie o riadení bezpečnosti.

Keď vážnosť poruchy poukazuje na existenciu väčšieho nedostatku zhody vo fungovaní systému spoločnosti týkajúceho sa riadenia bezpečnosti, ktorý bol vytvorený v členskom štáte, členský štát, ktorý vydal dokument o zhode alebo osvedčenie o riadení bezpečnosti pre loď, okamžite prijme potrebné opatrenia proti príslušnej spoločnosti týkajúce sa odobratia dokumentu o zhode alebo osvedčenia o riadení bezpečnosti.

Článok 26

Hodnotenie

1. Členské štáty musia Komisii do 5. februára 2007 podať správu o pokroku pri implementácii tejto smernice a najmä ustanovení článkov 9, 10, 18, 20, 22, 23 a 25. Členské štáty musia Komisii do 30. decembra 2009 podať správu o úplnej implementácii smernice.

2. Na základe správy uvedenej v odseku 1 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade do šiestich mesiacov správu o implementácii tejto smernice. Vo svojej správe Komisia uvedie, či a v akom rozsahu ustanovenia tejto smernice implementované členskými štátmi pomohli zvýšiť bezpečnosť a efektívnosť námornej dopravy a zabránili znečisťovaniu loďami.

3. Komisia preskúma potrebu a uskutočniteľnosť opatrení na úrovni spoločenstva zameraných na uľahčenie návratnosti alebo kompenzácie nákladov a škôd vyvolaných pobytom lodí v núdzi vrátane príslušných požiadaviek na poistenie alebo iné finančné zabezpečenie.

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do 5. februára 2007 správu o výsledkoch takého preskúmania.

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 27

Meniaci a doplňujúci postup

1. Vymedzenia v článku 3, odkazy na nástroje spoločenstva a IMO a prílohy sa môžu meniť a doplňať v súlade s postupom ustanoveným v článku 28 ods. 2, aby sa zosúladiť s právom spoločenstva alebo medzinárodným právom, ktoré bolo prijaté, zmenené alebo doplnené alebo uvedené do platnosti, pokiaľ také zmeny a doplnenia nerozširujú rozsah pôsobnosti tejto smernice.

2. Okrem toho prílohy I, III a IV sa môžu meniť a doplňať v súlade s postupom ustanoveným v článku 28 ods. 2 na základe skúseností získaných touto smernicou, pokiaľ také zmeny a doplnenia nerozširujú rozsah pôsobnosti tejto smernice.

Článok 28

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor.

2. V prípade odkazu na tento odsek platia články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia článku 8 uvedeného rozhodnutia.

Časové obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 29

1. Členské štáty prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 5. februára 2004. Ihneď o tom budú informovať Komisiu.

Keď členské štáty prijímú tieto opatrenia, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu alebo ich bude sprevádzať takýto odkaz pri príležitosti ich úradného uverejnenia. Metodiku týchto odkazov ustanovia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijali v oblasti upravenej touto smernicou.

Článok 30

Smernica rady 93/75/EHS sa týmto zrušuje s účinnosťou od 5. februára 2004.

Článok 31

V Luxemburgu 27. júna 2002

Táto smernica nadobúda účinnosť odo dňa jej uverejnenia
v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Článok 32

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

Za Európsky parlament
predseda
P. COX

Za Radu
predseda
M. ARIAS CAÑETE

PRÍLOHA I

ZOZNAM INFORMÁCIÍ, KTORÉ SA MAJÚ OZNÁMIŤ

1. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 4 – Všeobecné informácie:**
 - a) identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);
 - b) prístav určenia;
 - c) predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo na stanovište lodivoda, podľa požiadavky príslušného úradu, a predpokladaný čas odchodu z uvedeného prístavu;
 - d) celkový počet osôb na palube.

2. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 12 – Informácie o náklade:**
 - a) správne technické názvy nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru, čísla Spojených národov (UN), ak existujú, rizikové triedy IMO v súlade s kódexmi IMDG, IBC a IGC a prípadne požadovaná trieda lode potrebná pre INF náklad definovaná v predpise VII/14.2, množstvá takého tovaru a, ak sú prepravované v prepravných jednotkách nákladnej dopravy iných než sú cisterny, ich identifikačné číslo;
 - b) adresy, z ktorých sa môžu získať podrobné informácie o náklade.

3. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 13:**
 - A. **Všeobecné informácie:**
 - a) identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);
 - b) prístav určenia;
 - c) u lodí opúšťajúcich prístav v členskom štáte predpokladaný čas odchodu z prístavu vyplávania alebo zo stanovišta lodivoda, podľa požiadavky príslušného úradu, a predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia;
 - d) u lodí prichádzajúcich z prístavu umiestneného mimo spoločenstva a plávajúcich do prístavu v členskom štáte predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo na stanovište lodivoda, podľa požiadaviek príslušného úradu;
 - e) celkový počet osôb na palube.

 - B. **Informácie o náklade:**
 - a) správne technické názvy nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru, čísla Spojených národov (UN), ak existujú, rizikové triedy IMO v súlade s kódexmi IMDG, IBC a IGC a prípadne trieda lode v zmysle kódexu INF, množstvá takého tovaru a ich umiestnenie na palube a, ak sú prepravované v prepravných jednotkách nákladnej dopravy iných než sú cisterny, ich identifikačné číslo,
 - b) potvrdenie o tom, že na palube je zoznam alebo vyhlásenie alebo príslušný nakladací plán, v ktorom sú uvedené údaje o prepravovanom nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare a o jeho umiestnení na lodi,
 - c) adresy, z ktorých sa môžu získať podrobné informácie o náklade.

4. **Informácie uvedené v článku 5:**
 - A. identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI),
 - B. dátum a čas,

- C. alebo D. poloha v stupňoch zemepisnej šírky a dĺžky alebo skutočné zameranie a vzdialenosť od zreteľne identifikovaného orientačného bodu v námorných míľach,
 - E. kurz,
 - F. rýchlosť,
 - I. prístav určenia a predpokladaný čas príchodu,
 - P. náklad a, ak je na palube nebezpečný tovar, množstvo a trieda IMO,
 - T. adresa na oznámenie informácií o náklade,
 - W. celkový počet osôb na palube,
 - X. rôzne informácie:
 - charakteristiky a predpokladané množstvo paliva v zásobníkoch na palivo u lodí prepravujúcich viac než 5 000 ton paliva v zásobníkoch,
 - navigačná situácia.
5. Kapitán lode musí ihneď informovať príslušný úrad alebo zodpovedný prístavný úrad o každej zmene informácií oznámených podľa tejto prílohy.
-

PRÍLOHA II

PREDPISY, KTORÉ SA VZŤAHUJÚ NA PALUBNÉ VYBAVENIE

I. Automatické identifikačné systémy (AIS)

1. Lode postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume

Osobné lode bez ohľadu na rozmery a všetky lode s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume, ktoré prichádzajú do prístavu členského štátu spoločenstva, podliehajú požiadavke stanovenej v článku 6.

2. Lode postavené do 1. júla 2002

Osobné lode, bez ohľadu na rozmery, a všetky lode s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, postavené do 1. júla 2002, ktoré prichádzajú do prístavu členského štátu spoločenstva, podliehajú požiadavke stanovenej v článku 6 podľa tohto časového rozvrhu:

- a) osobné lode: najneskôr do 1. júla 2003;
- b) tankery: najneskôr pri prvej prehliadke bezpečnostného vybavenia po 1. júli 2003;
- c) lode, iné než osobné lode a tankery, s hrubou priestornosťou 50 000 ton a viac: najneskôr do 1. júla 2004;
- d) lode, iné než osobné lode a tankery, s hrubou priestornosťou 10 000 ton a viac, ale menej než 50 000 ton: najneskôr do 1. júla 2005 alebo, pokiaľ ide o lode vykonávajúce medzinárodné plavby, akýkoľvek skorší dátum, o ktorom sa rozhodne v rámci IMO;
- e) lode, iné než osobné lode a tankery, s hrubou priestornosťou 3 000 ton a viac, ale menej než 10 000 ton: najneskôr do 1. júla 2006 alebo, pokiaľ ide o lode vykonávajúce medzinárodné plavby, akýkoľvek skorší dátum, o ktorom sa rozhodne v rámci IMO;
- f) lode, iné než osobné lode a tankery, s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, ale menej než 3 000 ton: najneskôr do 1. júla 2007 alebo, pokiaľ ide o lode vykonávajúce medzinárodné plavby, akýkoľvek skorší dátum, o ktorom sa rozhodne v rámci IMO.

Členské štáty môžu vyňať osobné lode s hrubou priestornosťou nižšou než 300 ton vykonávajúce vnútroštátne plavby z povinnosti uplatňovania požiadaviek týkajúcich sa AIS, ktoré sú ustanovené v tejto prílohe.

II. Systémy zaznamenávania plavebných dát (VDR)

1. Lode nasledujúcich tried, pokiaľ prichádzajú do prístavu členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom zaznamenávania plavebných dát, ktorý spĺňa výkonnostné normy rezolúcie IMO A.861 (20) a testovacie normy stanovenej v norme č. 61996 Medzinárodnej elektrotechnickej komisie (IEC):

- a) lode postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume, najneskôr do 5. augusta 2002;
- b) osobné lode ro-ro postavené do 1. júla 2002, najneskôr pri prvej prehliadke 1. júla 2002 alebo po tomto dátume;
- c) osobné lode iné než lode ro-ro postavené do 1. júla 2002, najneskôr do 1. januára 2004;
- d) lode iné než osobné lode, s hrubou priestornosťou 3 000 ton a viac, postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume, najneskôr do 5. augusta 2002.

2. Lode nasledujúcich tried a postavené do 1. júla 2002, pokiaľ prichádzajú do prístavu členského štátu spoločenstva, musia byť vybavené systémom zaznamenávania plavebných dát, ktorý spĺňa príslušné normy IMO:
 - a) nákladné lode s hrubou priestornosťou 20 000 ton a viac, najneskôr do dátumu stanoveného IMO, pokiaľ sa v rámci IMO nerozhodne, najneskôr do 1. januára 2007;
 - b) nákladné lode s hrubou priestornosťou 3 000 ton a viac, ale menej než 20 000 ton, najneskôr do dátumu stanoveného IMO, pokiaľ sa v rámci IMO nerozhodne, najneskôr do 1. januára 2008.
3. Členské štáty môžu vyňať z povinnosti uplatňovania požiadaviek týkajúcich sa zaznamenávania plavebných dát a stanovených v tejto prílohe osobné lode, ktoré uskutočňujú len vnútroštátne plavby v námorných oblastiach iných, než sú oblasti, na ktoré sa vzťahuje trieda A, ako sa uvádza v článku 4 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných predpisoch a normách pre osobné lode ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.

PRÍLOHA III

ELEKTRONICKÉ SPRÁVY

1. Členské štáty rozvíjajú a udržiavajú potrebnú infraštruktúru, aby umožnili prenos, príjem a konverziu dát medzi systémami založenými na Internete alebo komunikačných zariadeniach X.400 používajúcimi syntax XML alebo EDIFACT.
2. Komisia po dohode s členskými štátmi rozvíja a udržiava „Interface Control Document“, ktorý opisuje charakteristiky rôznych systémov z hľadiska tvorby správ, funkcie správ a vzťahov medzi správami. Čas doručenia správ a kapacita výkonu, ako aj protokoly pre výmenu dát a parametre sa uvedú podrobne. „Interface Control Document“ ďalej špecifikuje obsah dát požadovaných funkcií správy a opisuje tieto správy.
3. Tieto postupy a infraštruktúra by mali, pokiaľ je to možné, zahŕňať povinnosti týkajúce sa hlásenia a výmeny informácií, ktoré vyplývajú z iných smerníc, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu ⁽¹⁾.

(¹) Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

PRÍLOHA IV

Opatrenia, ktoré majú členské štáty k dispozícii v prípade ohrozenia námornej bezpečnosti a pre ochranu životného prostredia

[podľa článku 19 ods. (1)]

Ak po udalosti alebo po okolnostiach typu opísaného v článku 17, ktoré sa týkajú lode, príslušný úrad príslušného členského štátu v rámci medzinárodného práva usúdi, že je potrebné zabrániť, zmenšiť alebo odstrániť vážne a bezprostredné riziko pre svoje pobrežie alebo s tým súvisiace záujmy, bezpečnosť iných lodí a ich posádku a cestujúcich alebo osoby na pobreží alebo pre ochranu námorného prostredia, tento úrad, inter alia, môže:

- a) obmedziť pohyb lode alebo uložiť lodi určitú trasu. Táto požiadavka nemá vplyv na zodpovednosť kapitána týkajúcu sa bezpečného vedenia lode;
 - b) oficiálne upozorniť kapitána, aby skončil s ohrozovaním životného prostredia alebo námornej bezpečnosti;
 - c) vysadiť na palubu hodnotiacu skupinu, aby posúdila stupeň rizika, pomohla kapitánovi pri náprave situácie a priebežne o tom informovala pobrežnú stanicu;
 - d) v prípade bezprostredného nebezpečenstva prikázať kapitánovi, aby pristál v mieste útočiska alebo aby loď viedol loďvod alebo aby bola loď odtiahnutá.
-