

Úradný vestník

Európskej únie

L 131



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 52

28. mája 2009

Obsah

I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné

NARIADENIA

- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 390/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú Spoločné konzulárne pokyny týkajúce sa víz pre diplomatické misie a konzulárne úrady, pokiaľ ide o zavedenie biometrických identifikátorov, vrátane ustanovení o organizácii prijímania a spracúvania žiadostí o víza..... 1
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí ⁽¹⁾ 11
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd ⁽¹⁾ 24

SMERNICE

- ★ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov ⁽¹⁾ 47
- ★ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole ⁽¹⁾ 57

Cena: 26 EUR

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

(Pokračovanie na druhej strane)

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/17/ES z 23. apríla 2009, o zmene a doplnení smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu ⁽¹⁾** 101

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES ⁽¹⁾** 114

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky ⁽¹⁾** 128

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu ⁽¹⁾** 132



⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 390/2009

z 23. apríla 2009,

ktorým sa menia a dopĺňajú Spoločné konzulárne pokyny týkajúce sa víz pre diplomatické misie a konzulárne úrady, pokiaľ ide o zavedenie biometrických identifikátorov, vrátane ustanovení o organizácii prijímania a spracúvania žiadostí o víza

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 62 ods. 2 písm. b) bod ii),

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov ⁽¹⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Na zabezpečenie spoľahlivého overovania a identifikácie žiadateľov je potrebné, aby sa vo vízovom informačnom systéme (VIS), ktorý sa zriadil rozhodnutím Rady 2004/512/ES ⁽³⁾, spracúvali biometrické údaje a aby sa na zbieranie týchto biometrických identifikátorov ustanovil právny rámec. Na implementáciu vízového informačného systému sú okrem toho potrebné nové formy organizácie prijímania žiadostí o víza.
- (2) Integrácia biometrických identifikátorov do VIS je dôležitým krokom k používaniu nových prvkov, ktorými sa

vytvorí hodnovernejšie prepojenie medzi držiteľom víza a pasom s cieľom zabrániť používaniu nepravých totožností. Osobná prítomnosť žiadateľa, minimálne pri podaní prvej žiadosti o vízum, by mala byť preto jednou zo základných podmienok udeľovania víz spolu so zaznamenaním biometrických identifikátorov vo VIS.

- (3) Výber biometrických identifikátorov sa ustanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 z 9. júla 2008 o vízovom informačnom systéme (VIS) a výmene údajov o krátkodobých vízach medzi členskými štátmi („nariadenie o VIS“) ⁽⁴⁾.
- (4) V tomto nariadení sa vymedzujú normy pre zbieranie týchto biometrických identifikátorov formou odkazu na príslušné ustanovenia Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO). Na zabezpečenie interoperability sa nevyžadujú žiadne iné technické špecifikácie.
- (5) Každý dokument, údaj alebo biometrický identifikátor, ktorý získal členský štát v rámci postupu spracúvania žiadosti o vízum, sa považuje za konzulárny dokument v zmysle Viedenského dohovoru o konzulárnych stykoch z 24. apríla 1963 a podľa toho sa s ním zaobchádza.
- (6) Na uľahčenie registrácie žiadateľov a zníženie nákladov členských štátov je potrebné, aby boli okrem súčasného rámca zastúpenia prijaté aj nové možnosti organizácie. Najprv by sa mal do Spoločných konzulárnych pokynov týkajúcich sa víz pre diplomatické misie a konzulárne úrady ⁽⁵⁾ doplniť osobitný druh zastúpenia obmedzený na zhromažďovanie žiadostí a registráciu biometrických identifikátorov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 321, 29.12.2006, s. 38.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 10. júla 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 5. marca 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Európskeho parlamentu z 25. marca 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 213, 15.6.2004, s. 5.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 60.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 326, 22.12.2005, s. 1.

- (7) Mali by sa zaviesť aj iné možnosti, ako napríklad spoločné užívanie priestorov, spoločné centrá pre podávanie žiadostí, honorárni konzuli a spolupráca s externými poskytovateľmi služieb. Pre tieto možnosti by sa mal vytvoriť vhodný právny rámec, ktorý by zohľadňoval najmä otázky ochrany údajov. Členské štáty by mali v súlade s podmienkami stanovenými v tomto právnom rámci určiť, ktorý druh organizačnej štruktúry budú používať v jednotlivých tretích krajinách. Komisia by mala uverejniť podrobnosti týkajúce sa týchto štruktúr.
- (8) Členské štáty by pri organizovaní svojej spolupráce mali zabezpečiť, aby boli žiadatelia nasmerovaní na členský štát, ktorý je zodpovedný za spracúvanie ich žiadostí.
- (9) Je potrebné prijať ustanovenia týkajúce sa situácií, v ktorých členské štáty rozhodnú, že na uľahčenie postupu budú pri zhromažďovaní žiadostí spolupracovať s externým poskytovateľom služieb. Takéto rozhodnutie sa môže prijať, ak sa zistí, že za osobitných okolností alebo z dôvodov, ktoré súvisia s miestnymi podmienkami, spolupráca s inými členskými štátmi vo forme obmedzeného zastúpenia, spoločného užívania priestorov alebo spoločného centra pre podávanie žiadostí nie je pre dotknutý členský štát vhodná. Takéto opatrenia by sa mali prijímať v súlade so všeobecnými zásadami udeľovania víz, rešpektujúc požiadavky na ochranu údajov ustanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽¹⁾. Okrem toho by sa pri vytváraní a uplatňovaní takýchto opatrení malo zohľadniť, že je potrebné zabrániť tzv. „visa shoppingu“.
- (10) Členské štáty by mali spolupracovať s externými poskytovateľmi služieb na základe právnych nástrojov, v ktorých sa upravuje presná zodpovednosť týchto poskytovateľov služieb, priamy a úplný prístup k ich budovám, informácie pre žiadateľov, dôvernosc a okolnosti, podmienky a postupy prerušenia alebo ukončenia spolupráce.
- (11) Toto nariadenie umožňuje členským štátom, aby pri zavádzaní zásady „jedného kontaktného miesta“ na podávanie žiadostí spolupracovali na účely zhromažďovania žiadostí s externým poskytovateľom služieb, a vytvára tak odchýlku od všeobecného pravidla osobnej prítomnosti žiadateľa (ako sa ustanovuje v časti III bode 4 Spoločných konzulárnych pokynov). Nie je tým dotknutá možnosť predvolať žiadateľa na osobný pohovor, ani budúce právne nástroje, ktorými sa budú riadiť tieto otázky.
- (12) S cieľom zabezpečiť dodržiavanie požiadaviek v oblasti ochrany údajov sa uskutočnili konzultácie s pracovnou skupinou zriadenou podľa článku 29 smernice 95/46/ES.
- (13) V súvislosti so spracúvaním osobných údajov podľa tohto nariadenia sa na členské štáty vzťahuje smernica 95/46/ES.
- (14) Členské štáty by mali všetkým žiadateľom naďalej umožňovať priame predkladanie žiadostí na svojich diplomatických misiách alebo konzulárnych úradoch.
- (15) S cieľom uľahčiť postup pri každej nasledujúcej žiadosti by v lehote 59 mesiacov malo byť možné skopírovať odtlačky prstov z prvého zápisu do VIS. V prípade uplynutia tejto lehoty by sa mali odtlačky prstov opätovne zozbierať.
- (16) Vzhľadom na povinnosť zbierať biometrické identifikátory by už nemalo byť možné využívať služby obchodných sprostredkovateľov, ako napríklad cestovných kancelárií, v prípade prvej žiadosti, ale len pri nasledujúcich žiadostiach.
- (17) Spoločné konzulárne pokyny by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (18) Komisia by mala tri roky po uvedení VIS do prevádzky a potom každé štyri roky predložiť správu o vykonávaní tohto nariadenia.
- (19) Keďže ciele tohto nariadenia, najmä organizácia prijímania a spracúvania žiadostí v súvislosti s vkladáním biometrických údajov do VIS a zavedenie spoločných noriem a interoperabilných biometrických identifikátorov a spoločných predpisov pre všetky členské štáty, ktoré sa zúčastňujú na spoločnej politike Spoločenstva v oblasti víz, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (20) V súlade s článkami 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva, sa Dánsko nezúčastňuje na prijímaní tohto nariadenia, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu. Vzhľadom na to, že toto nariadenie predstavuje vývoj schengenského *acquis* podľa ustanovení hlavy IV tretej časti Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, sa Dánsko v súlade s článkom 5 uvedeného protokolu do šiestich mesiacov odo dňa prijatia tohto nariadenia rozhodne, či ho bude transponovať do svojho vnútroštátneho práva.

(¹) Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (21) Pokiaľ ide o Island a Nórsko, toto nariadenie predstavuje vývoj schengenského *acquis* v zmysle Dohody uzavretej medzi Radou Európskej únie a Islandskou republikou a Nórskeho kráľovstvom o pridružení Islandskej republiky a Nórskeho kráľovstva pri vykonávaní, uplatňovaní a rozvoji schengenského *acquis* ⁽¹⁾, ktoré patria do oblasti uvedenej v článku 1 bode B rozhodnutia Rady 1999/437/ES ⁽²⁾ o určitých vykonávacích predpisoch k tejto dohode.
- (22) Toto nariadenie predstavuje vývoj ustanovení schengenského *acquis*, na ktorom sa Spojené kráľovstvo nezúčastňuje v súlade s rozhodnutím Rady 2000/365/ES z 29. mája 2000, ktoré sa týka požiadavky Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska zúčastňovať sa na niektorých ustanoveniach schengenského *acquis* ⁽³⁾. Spojené kráľovstvo sa preto nezúčastňuje na jeho prijímaní, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu.
- (23) Toto nariadenie predstavuje vývoj ustanovení schengenského *acquis*, na ktorom sa Írsko nezúčastňuje v súlade s rozhodnutím Rady 2002/192/ES z 28. februára 2002 o požiadavke Írska zúčastňovať sa na niektorých ustanoveniach schengenského *acquis* ⁽⁴⁾. Írsko sa preto nezúčastňuje na jeho prijímaní, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu.
- (24) Pokiaľ ide o Švajčiarsko, toto nariadenie predstavuje vývoj ustanovení schengenského *acquis* v zmysle Dohody medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o pridružení Švajčiarskej konfederácie k vykonávaniu, uplatňovaniu a vývoju schengenského *acquis* ⁽⁵⁾, ktoré patria do oblasti uvedenej v článku 1 bode B rozhodnutia 1999/437/ES v spojení s článkom 3 rozhodnutia Rady 2008/146/ES ⁽⁶⁾.
- (25) Pokiaľ ide o Lichtenštajnsko, toto nariadenie predstavuje vývoj ustanovení schengenského *acquis* v zmysle Protokolu podpísaného medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom, Švajčiarskou konfederáciou a Lichtenštajnským kniežatstvom o pristúpení Lichtenštajnského kniežatstva k Dohode medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o pridružení Švajčiarskej konfederácie k vykonávaniu,
- uplatňovaniu a vývoju schengenského *acquis*, ktoré patria do oblasti uvedenej v článku 1 bode B rozhodnutia 1999/437/ES v spojení s článkom 3 rozhodnutia Rady 2008/261/ES ⁽⁷⁾.
- (26) Pokiaľ ide o Cyprus, toto nariadenie predstavuje akt založený na schengenskom *acquis* alebo s ním inak súvisí v zmysle článku 3 ods. 2 Aktu o pristúpení z roku 2003.
- (27) Toto nariadenie predstavuje akt založený na schengenskom *acquis* alebo s ním inak súvisí v zmysle článku 4 ods. 2 Aktu o pristúpení z roku 2005,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny a doplnenia Spoločných konzulárnych pokynov

Spoločné konzulárne pokyny týkajúce sa víz pre diplomatické misie a konzulárne úrady sa týmto menia a dopĺňajú takto:

1. časť II sa mení a dopĺňa takto:

a) do bodu 1.2 písm. b) sa dopĺňajú tieto odseky:

„Členský štát môže tiež v obmedzenej miere zastupovať jeden alebo viacero členských štátov výhradne na účely zhromažďovania žiadostí a registrácie biometrických identifikátorov. Uplatňujú sa príslušné ustanovenia bodu 1.2 písm. c) a e). Pri zhromažďovaní a prenose spisov a údajov zastupovanému členskému štátu sa dodržiavajú príslušné predpisy o ochrane a bezpečnosti údajov.

Zastupované členské štáty zabezpečia, aby údaje, ktoré sa od orgánov zastupujúceho členského štátu prenášajú k orgánom zastupovaného členského štátu elektronicky alebo fyzicky na elektronickom pamäťovom médiu, boli plne šifrované.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 176, 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 176, 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 131, 1.6.2000, s. 43.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 64, 7.3.2002, s. 20.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 53, 27.2.2008, s. 52.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 53, 27.2.2008, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 83, 26.3.2008, s. 3.

V tretích krajinách, ktoré zakazujú šifrovanie údajov, ktoré sa majú od orgánov zastupujúceho členského štátu elektronicky prenášať k orgánom zastupovaného členského štátu, zastupované členské štáty nedovolia zastupujúcemu členskému štátu tieto údaje prenášať elektronicky.

V takom prípade dotknuté zastupované členské štáty zabezpečia, aby sa elektronické údaje od orgánov zastupujúceho členského štátu fyzicky prenášali k orgánom zastupovaných členských štátov v plne zašifrovanej forme na elektronickom pamäťovom médiu prostredníctvom konzulárneho úradníka členského štátu, alebo ak by si takýto prenos vyžadoval prijatie neprimeraných alebo neopodstatnených opatrení, iným bezpečným spôsobom, napríklad prostredníctvom usadeného prevádzkovateľa, ktorý má v dotknutej tretej krajine skúsenosti v oblasti prenosu citlivých dokumentov a údajov.

Vo všetkých prípadoch sa úroveň bezpečnosti prenosu prispôsobí citlivosti údajov.

Členské štáty alebo Spoločenstvo sa budú usilovať o dosiahnutie dohody s dotknutými tretími krajinami s cieľom zrušiť zákaz šifrovania údajov, ktoré sa majú elektronicky prenášať medzi orgánmi dotknutých členských štátov.“;

b) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) Ak sú udelené jednotné víza podľa písmen a) a b), zastúpenie a obmedzené zastúpenie sa uvedie v tabuľke zastúpení pre udeľovanie jednotných víz uvedenej v prílohe 18.“

2. Časť III sa mení a dopĺňa takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. Žiadosti o vízum

1.1. Formuláre žiadosti o vízum – počet formulárov

Žiadatelia sú tiež povinní vyplniť formulár pre jednotné vízum. Pri žiadosti o jednotné vízum sa musí použiť harmonizovaný formulár, ktorého vzor sa nachádza v prílohe 16.

Aspoň jedna kópia žiadosti musí byť vyplnená tak, aby ju bolo možné použiť počas konzultácií s ústrednými orgánmi. Pokiaľ to vyžadujú vnútro-

štátne administratívne postupy, členské štáty môžu požadovať niekoľko kópií žiadosti.

1.2. Biometrické identifikátory

a) Členské štáty zbierajú biometrické identifikátory, ktoré pozostávajú z fotografie tváre a desiatich odtlačkov prstov žiadateľa v súlade so zárukami ustanovenými v Európskom dohovore o ochrane ľudských práv a základných slobôd, v Charte základných práv Európskej únie a v Dohovore Organizácie Spojených národov o právach dieťaťa.

Žiadateľ, ktorý podáva svoju prvú žiadosť, je povinný dostaviť sa osobne. Pri tejto príležitosti sa zbierajú tieto biometrické identifikátory:

— fotografia, zoskenovaná alebo urobená v čase podania žiadosti, a

— plošne odobraté a digitálne zozbierané odtlačky všetkých desiatich prstov.

Ak sa odtlačky prstov, ktoré sa žiadateľovi odobrili pri predchádzajúcej žiadosti, po prvýkrát vložili do vízového informačného systému (VIS) najskôr 59 mesiacov pred dňom podania novej žiadosti, skopírujú sa do následnej žiadosti.

V prípade opodstatnených pochybností o totožnosti žiadateľa však diplomatická misia alebo konzulárny úrad zozbierajú odtlačky prstov aj počas uvedenej lehoty.

Okrem toho, ak v čase podania žiadosti nie je možné okamžite potvrdiť, že odtlačky prstov boli zozbierané v rámci vyššie uvedenej lehoty, žiadateľ môže požiadať, aby sa mu odobrili odtlačky prstov.

Fotografia pripojená ku každej žiadosti sa v súlade s článkom 9 ods. 5 nariadenia o VIS vloží do VIS. Žiadateľ sa na tento účel nemusí dostaviť osobne.

Technické požiadavky na fotografie musia byť v súlade s medzinárodnými normami ustanovenými v časti 1 6. vydania dokumentu ICAO 9303.

Odtlačky prstov sa odoberajú v súlade s normami ICAO a rozhodnutím Komisie 2006/648/ES z 22. septembra 2006, ktorým sa ustanovujú technické špecifikácie noriem pre biometrické znaky súvisiace s vývojom Vízového informačného systému (*).

Biometrické identifikátory zbierajú kvalifikovaní a riadne oprávnení zamestnanci diplomatickej misie alebo konzulárneho úradu a orgánov zodpovedných za udeľovanie víz na hraniciach. Pod dohľadom diplomatických misií alebo konzulárnych úradov môžu biometrické identifikátory zbierať aj kvalifikovaní a riadne oprávnení zamestnanci honorárneho konzula alebo externého poskytovateľa služieb uvedeného v časti VII bodoch 1.3 a 1.4.

Údaje do VIS vkladajú iba riadne oprávnení zamestnanci konzulárneho úradu v súlade s článkom 6 ods. 1, článkom 7, článkom 9 ods. 5 a 6 nariadenia o VIS.

Členské štáty zabezpečia plné využívanie všetkých kritérií vyhľadávania podľa článku 15 nariadenia o VIS s cieľom zabrániť neopodstatnenému zamietnutiu žiadosti a chybným identifikáciám.

b) Výnimky

Od povinnosti poskytnúť odtlačky prstov sú oslobodení títo žiadatelia:

— deti mladšie ako 12 rokov,

— osoby, ktorým je fyzicky nemožné odobrať odtlačky prstov. Ak je možné odobrať odtlačky menej ako desiatich prstov, odoberie sa príslušný počet odtlačkov. Ak by však išlo len o dočasnú nemožnosť odobratia odtlačkov prstov, od žiadateľa sa požaduje, aby odtlačky prstov poskytol pri nasledujúcej žiadosti. Diplomatické misie alebo konzulárne úrady a orgány zodpovedné za udeľovanie víz na hraniciach majú právo žiadať o ďalšie objasnenie dôvodov dočasnej nemožnosti. Členské štáty zabezpečia v prípade ťažkostí pri registrácii uplatňovanie vhodných postupov, ktoré zaručia dôstojnosť žiadateľa. Skutočnosť, že fyzicky nemožno odobrať odtlačky prstov, neovplyvní udelenie alebo zamietnutie udelenia víz,

— hlavy štátov alebo predsedovia vlád a členovia národných vlád sprevádzaní

manželkami alebo manželmi a členovia ich oficiálnej delegácie, ak sú na oficiálny účel pozvaní vládou členského štátu alebo medzinárodnými organizáciami,

— panovníci a iní vyššie postavení členovia kráľovskej rodiny, ak sú na oficiálny účel pozvaní vládou členského štátu alebo medzinárodnými organizáciami.

V každom z uvedených prípadov sa vo VIS zaznamená údaj, neuplatňuje sa.

(*) Ú. v. EÚ L 267, 27.9.2006, s. 41.“;

b) dopĺňa sa tento bod:

„5. Pravidlá správania sa pracovníkov

Diplomatické misie alebo konzulárne úrady členských štátov zabezpečia, aby sa žiadatelia prijímali úctivo.

Pracovníci konzulárnych úradov pri vykonávaní svojich povinností v plnej miere rešpektujú ľudskú dôstojnosť. Všetky prijaté opatrenia musia byť primerané cieľom, ktoré sa nimi sledujú.

Pracovníci konzulárnych úradov vykonávajú svoje povinnosti tak, aby nedochádzalo k diskriminácii z dôvodu pohlavia, rasového alebo etnického pôvodu, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie.“

3. Bod 1 časti VII sa mení a dopĺňa takto:

„1. Organizácia vízových oddelení

1.1. Organizácia prijímania a spracúvania žiadostí o vízum

Každý členský štát je zodpovedný za organizovanie prijímania a spracúvania žiadostí. Žiadosti sa v zásade podávajú na diplomatickej misii alebo konzulárnom úrade členského štátu.

Členské štáty:

— vybavujú svoje diplomatické misie alebo konzulárne úrady a orgány zodpovedné za udeľovanie víz na hraniciach materiálom potrebným na zbieranie biometrických identifikátorov, ako aj úrady svojich honorárnych konzulov vždy, keď ich v súlade s bodom 1.3 použijú na zber biometrických identifikátorov, a/alebo

- spolupracujú v rámci miestnej konzulárnej spolupráce alebo prostredníctvom iných vhodných kontaktov s jedným alebo viacerými členskými štátmi vo forme obmedzeného zastúpenia, spoločného užívania priestorov alebo spoločného centra pre podávanie žiadostí v súlade s bodom 1.2.

Za osobitných okolností alebo z dôvodov, ktoré súvisia s miestnymi podmienkami, a to ak:

- vysoký počet žiadateľov neumožňuje zorganizovať zhromažďovanie žiadostí a údajov tak, aby bolo včasné a uskutočňovalo sa za vhodných podmienok, alebo
- nie je možné žiadnym iným spôsobom zabezpečiť dobré územné pokrytie dotknutej tretej krajiny,

a ak sa zistí, že vyššie uvedené formy spolupráce nie sú pre dotknutý členský štát vhodné, členský štát môže, ako posledné riešenie, v súlade s bodom 1.4 spolupracovať s externým poskytovateľom služieb.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo predvolať žiadateľa na osobný pohovor, ako sa ustanovuje v bode 4 časti III, výber spôsobu organizácie nemá mať za následok to, aby sa žiadateľ na účely podania žiadosti musel osobne dostaviť na viac ako jedno miesto.

1.2. Formy spolupráce medzi členskými štátmi

- a) V prípade „spoločného užívania priestorov“ zamestnanci diplomatických misií alebo konzulárnych úradov jedného alebo viacerých členských štátov spracúvajú žiadosti (vrátane biometrických identifikátorov), ktoré sú im určené, v priestoroch diplomatických misií alebo konzulárnych úradov iného členského štátu, o ktorého vybavenie sa delia. Dotknuté členské štáty sa dohodnú na trvaní a podmienkach ukončenia spoločného užívania priestorov, ako aj na časti poplatkov za vízum, ktoré musia uhradiť členskému štátu, ktorého diplomatickú misiu alebo konzulárny úrad využívajú.
- b) V prípade zriadenia „spoločných centier“ pre podávanie žiadostí pracujú zamestnanci diplomatických misií alebo konzulárnych úradov dvoch alebo viacerých členských štátov v jednej budove, do ktorej sa im doručujú žiadosti (ako aj biometrické identifikátory), ktoré sú im určené. Žiadatelia sa nasmerujú na členský štát, ktorý je zodpovedný za spracúvanie žiadostí. Členské štáty sa dohodnú na trvaní a podmienkach ukončenia tejto formy spolupráce, ako aj na rozdelení nákladov medzi zúčast-

nené členské štáty. Za zmluvy, ktoré sa týkajú logistiky a diplomatických vzťahov s hostiteľskou krajinou, zodpovedá jeden členský štát.

1.3. Využitie honorárnych konzulov

Vykonávaním niektorých alebo všetkých úloh uvedených v bode 1.5 sa môžu poveriť aj honorárni konzuli. Na zaručenie bezpečnosti a ochrany údajov sa vykonajú vhodné opatrenia.

V prípade, že honorárny konzul nie je štátnym zamestnancom členského štátu, vykonávanie týchto úloh musí spĺňať požiadavky uvedené v prílohe 19 s výnimkou ustanovení bodu C písm. c) uvedenej prílohy.

V prípade, že honorárny konzul je štátnym zamestnancom členského štátu, dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa uplatňovali požiadavky, ktoré sú porovnateľné s tými, ktoré by sa uplatňovali pri vykonávaní týchto úloh prostredníctvom jeho diplomatickej misie alebo konzulárneho úradu.

1.4. Spolupráca s externými poskytovateľmi služieb

Členské štáty sa usilujú o spoluprácu s externým poskytovateľom služieb spoločne s jedným alebo viacerými členskými štátmi bez toho, aby boli dotknuté pravidlá verejného obstarávania a hospodárskej súťaže.

Spolupráca s externým poskytovateľom služieb sa zakladá na právnom nástroji, ktorý je v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe 19.

Členské štáty si v rámci miestnej konzulárnej spolupráce vymieňajú informácie o výbere externých poskytovateľov služieb a o ustanovení podmienok ich príslušných právnych nástrojov.

1.5. Druhy spolupráce s externými poskytovateľmi služieb

Externý poskytovateľ služieb môže byť poverený vykonávať jednu alebo viacero z týchto úloh:

- a) poskytovať všeobecné informácie o podmienkach udeľovania víz a formulároch žiadosti;
- b) informovať žiadateľa o sprievodných dokladoch, ktoré sa požadujú na základe kontrolného zoznamu;
- c) zbierať údaje a žiadosti (vrátane zbierania biometrických identifikátorov) a postúpiť žiadosť diplomatickej misii alebo konzulárnemu úradu;

- d) vyberať poplatok, ktorý sa má zaplatiť;
- e) riadiť udeľovanie termínov na osobný pohovor na diplomatickej misii alebo konzulárnom úrade alebo s externým poskytovateľom služieb;
- f) vyzdvihnúť cestovné doklady (vrátane prípadného oznámenia o odmietnutí) od diplomatickej misie alebo konzulárneho úradu a vrátiť ich žiadateľovi.

1.6. Povinnosti členských štátov

Pri výbere externého poskytovateľa služieb dotknuté členské štáty preskúmajú solventnosť a spoľahlivosť spoločnosti (vrátane potrebných povolení, zápisu do obchodného registra, stanov spoločnosti, jej bankových zmlúv) a zabezpečujú, aby nedochádzalo ku konfliktu záujmov.

Dotknuté členské štáty zabezpečia, aby vybraný externý poskytovateľ služieb dodržiaval podmienky, ktoré mu boli určené právnym nástrojom uvedeným v bode 1.4.

Dotknuté členské štáty zostávajú zodpovedné za dodržiavanie predpisov o ochrane údajov pri ich spracúvaní a podliehajú dohľadu v súlade s článkom 28 smernice Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (*).

Spolupráca s externým poskytovateľom služieb neobmedzuje ani nevyklučuje žiadnu zodpovednosť vyplývajúcu z vnútroštátneho práva dotknutých členských štátov za porušenie povinností, pokiaľ ide o osobné údaje uvedené v žiadostiach o víza a ich spracúvanie. Týmto ustanovením nie je dotknutá možnosť začať konanie priamo proti externému poskytovateľovi služieb podľa vnútroštátneho práva dotknutej tretej krajiny.

Dotknuté členské štáty zabezpečia, aby údaje, ktoré sa od externého poskytovateľa služieb prenášajú k orgánom dotknutých členských štátov elektronicky alebo fyzicky na elektronickom pamäťovom médiu, boli plne šifrované.

V tretích krajinách, ktoré zakazujú šifrovanie údajov, ktoré sa majú elektronicky prenášať od externého poskytovateľa služieb k orgánom dotknutých členských

štátov, dotknuté členské štáty nedovolia externému poskytovateľovi služieb tieto údaje prenášať elektronicky.

V takom prípade dotknuté členské štáty zabezpečia, aby sa elektronické údaje od externého poskytovateľa služieb fyzicky prenášali k orgánom dotknutých členských štátov v plne zašifrovanej forme na elektronickom pamäťovom médiu prostredníctvom konzulárneho úradníka členského štátu, alebo ak by si takýto prenos vyžadoval prijatie neprimeraných alebo neopodstatnených opatrení, iným bezpečným spôsobom, napríklad prostredníctvom usadeného prevádzkovateľa, ktorý má v dotknutej tretej krajine skúsenosti v oblasti prenosu citlivých dokumentov a údajov.

Vo všetkých prípadoch sa úroveň bezpečnosti prenosu prispôsobí citlivosti údajov.

Členské štáty alebo Spoločenstvo sa budú usilovať o dosiahnutie dohody s dotknutými tretími krajinami s cieľom zrušiť zákaz šifrovania údajov, ktoré sa majú elektronicky prenášať od externého poskytovateľa služieb k orgánom dotknutých členských štátov.

Dotknuté členské štáty zabezpečia pre externého poskytovateľa služieb odbornú prípravu, ktorá zodpovedá znalostiam potrebným na poskytovanie primeraných služieb a dostatočných informácií žiadateľom.

Dotknuté členské štáty ustanovia možnosť overiť odtlačky prstov na diplomatických misiách alebo konzulárnych úradoch v prípade pochybností, ak odtlačky prstov odobral externý poskytovateľ služieb.

Preskúmanie žiadostí, prípadné pohovory, schvaľovací postup a tlačenie a lepenie vízových nálepiek uskutočňuje výhradne diplomatická misia alebo konzulárny úrad.

Externí poskytovatelia služieb nemajú za žiadnych okolností prístup do VIS. Prístup do VIS je vyhradený výlučne riadne oprávneným zamestnancom diplomatických misií alebo konzulárnych úradov.

Dotknuté členské štáty pozorne monitorujú vykonávanie právneho nástroja uvedeného v bode 1.4 vrátane:

- a) všeobecných informácií o podmienkach udeľovania víz a formulároch žiadostí, ktoré žiadateľom poskytuje externý poskytovateľ služieb;
- b) všetkých technických a organizačných bezpečnostných opatrení potrebných na účely ochrany osobných údajov pred náhodnou alebo nezákonnou likvidáciou alebo náhodnou stratou, zmenou, neoprávneným sprístupnením alebo prístupom, najmä v prípade, keď spolupráca zahŕňa prenos spisov a údajov diplomatickým misiám alebo konzulárnym úradom dotknutých členských štátov, a tiež na ochranu pred akoukoľvek inou formou nezákonného spracúvania osobných údajov;
- c) získavania a prenosu biometrických identifikátorov;
- d) opatrení prijatých na zabezpečenie dodržiavania predpisov v oblasti ochrany údajov.

Na tento účel diplomatické misie alebo konzulárne úrady dotknutých členských štátov pravidelne vykonávajú neohlásené kontroly v priestoroch externého poskytovateľa služieb.

1.7. Poplatok za službu

Externý poskytovateľ služieb si môže účtovať poplatok za službu k účtovanému poplatku uvedenému v prílohe 12. Poplatok za službu je primeraný nákladom, ktoré externému poskytovateľovi služieb vznikli pri vykonávaní jednej alebo viacerých úloh uvedených v bode 1.5.

Tento poplatok za službu sa vymedzí v právnom nástroji uvedenom v bode 1.4.

Členské štáty v rámci miestnej konzulárnej spolupráce zabezpečia, aby bol poplatok za službu účtovaný žiadateľovi primeraný službám, ktoré ponúka externý poskytovateľ služieb, a aby bol prispôbený miestnym podmienkam. Okrem toho bude ich cieľom zosúladiť uplatneného poplatku za službu.

Poplatok za službu nesmie byť vyšší ako polovica poplatku za vízum stanoveného v prílohe 12, bez ohľadu na možné výnimky z poplatkov za vízum ustanovené v prílohe 12.

Dotknuté členské štáty naďalej umožnia všetkým žiadateľom priame predkladanie žiadostí na svojich diplomatických misiách alebo konzulárných úradoch.

1.8. Poskytovanie informácií

Diplomatické misie a konzulárne úrady členských štátov sprístupnia širokej verejnosti presné informácie o spôsobe dohodnutia si termínu na pohovor a podania žiadosti.

1.9. Kontinuita služieb

Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade ukončenia spolupráce s inými členskými štátmi alebo akýmkoľvek externým poskytovateľom služieb v plnej miere pokračovalo v poskytovaní služieb.

1.10. Rozhodnutie a uverejnenie

Členské štáty informujú Komisiu o spôsobe, akým chcú organizovať prijímanie a spracúvanie žiadostí na všetkých svojich konzulárných úradoch. Komisia zabezpečí vhodné uverejnenie týchto informácií.

Členské štáty poskytnú Komisii kópiu právneho nástroja uvedeného v bode 1.4.

(*) Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.“

4. Časť VIII bod 5.2 sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„5.2. *Spolupráca diplomatických misií a konzulárných úradov členských štátov s obchodnými sprostredkovateľmi*“;

b) medzi názov a bod 5.2 písm. a) sa vkladá táto veta:

„V prípade následných žiadostí podľa bodu 1.2 časti III môžu členské štáty umožniť svojim diplomatickým misiám alebo konzulárnym úradom spolupracovať s obchodnými sprostredkovateľmi (t. j. so súkromnými administratívnymi agentúrami a dopravnými alebo cestovnými kancelármi, ako sú napríklad cestovné agentúry a ich maloobchodní predajcovia).“

5. Dopĺňa sa táto príloha:

„PRÍLOHA 19

Zoznam minimálnych požiadaviek, ktoré sa zahrnú do právneho nástroja v prípade spolupráce s externými poskytovateľmi služieb

- A. V súvislosti s vykonávaním svojej činnosti externý poskytovateľ služieb vzhľadom na ochranu údajov:
- neustále zabraňuje akémukoľvek neoprávnenému čítaniu, kopírovaniu, pozmeňovaniu alebo vymazaniu údajov, predovšetkým počas ich prenosu diplomatickým misiam alebo konzulárnym úradom členských štátov, ktoré sú zodpovedné za spracovanie žiadosti;
 - v súlade s pokynmi vydanými dotknutými členskými štátmi prenáša údaje:
 - elektronicky, v zašifrovanej forme, alebo
 - fyzicky, bezpečným spôsobom;
 - prenáša údaje čo najskôr:
 - v prípade fyzicky prenášaných údajov aspoň raz za týždeň,
 - v prípade elektronicky prenášaných zašifrovaných údajov najneskôr na konci dňa, v priebehu ktorého sa zozbierali;
 - okamžite vymaže údaje po ich prenose a zabezpečí, aby jedinými údajmi, ktoré sa môžu uchovávať, boli meno a kontaktné údaje žiadateľa na účely dohodnutia si termínu na pohovor, prípadne číslo cestovného pasu do jeho vrátenia žiadateľovi;
 - zabezpečuje všetky technické a organizačné bezpečnostné opatrenia potrebné na účely ochrany osobných údajov pred náhodnou alebo nezákonnou likvidáciou alebo náhodnou stratou, zmenou, neoprávneným prístupom alebo prístupom, najmä v prípade, keď spolupráca zahŕňa prenos spisov a údajov diplomatickým misiam alebo konzulárnym úradom dotknutých členských štátov, a tiež na ochranu pred akoukoľvek inou formou nezákonného spracúvania osobných údajov;
 - v mene dotknutých členských štátov spracúva údaje len na účely spracúvania osobných údajov žiadateľov;
 - uplatňuje normy týkajúce sa ochrany údajov, ktoré zodpovedajú aspoň normám stanoveným v smernici 95/46/ES;
 - poskytuje žiadateľom informácie požadované podľa článku 37 nariadenia o VIS.
- B. V súvislosti s vykonávaním svojej činnosti externý poskytovateľ služieb vzhľadom na správanie sa zamestnancov:
- zabezpečuje, aby jeho zamestnanci mali vhodnú kvalifikáciu;
 - zabezpečuje, aby jeho zamestnanci pri výkone svojich povinností:
 - zdvorilo prijímali žiadateľov,
 - rešpektovali ľudskú dôstojnosť a integritu žiadateľov,
 - nediskriminovali osoby z dôvodu pohlavia, rasy alebo etnického pôvodu, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie a
 - dodržiavali predpisy týkajúce sa dôvernosti, ktoré sa musia uplatňovať aj po tom, čo zamestnanci ukončia pracovný pomer alebo keď sa pozastaví alebo ukončí vykonávanie právneho nástroja;
 - zabezpečí, aby bolo kedykoľvek možné určiť totožnosť zamestnancov pracujúcich v jeho spoločnosti;
 - preukáže, že jeho zamestnanci nemajú záznam v registri trestov a majú požadované odborné znalosti.
- C. V súvislosti s kontrolou vykonávania svojich činností externý poskytovateľ služieb:
- umožňuje zamestnancom povereným dotknutým(-i) členskými(-i) štátom (štátmi) kedykoľvek vstup do svojich priestorov bez prechádzajúceho oznámenia, predovšetkým na účely inšpekcie;
 - na účely inšpekcie umožňuje vzdialený prístup do svojho systému udeľovania termínov na pohovor;
 - zabezpečuje používanie relevantných metód monitorovania (napr. testovací žiadatelia, webové kamery);
 - zabezpečuje prístup k dôkazom o dodržiavaní predpisov o ochrane údajov vrátane oznamovacích povinností, externých auditov a pravidelných kontrol na mieste;
 - bezodkladne podáva dotknutým členským štátom správy o akomkoľvek porušení bezpečnosti alebo akýchkoľvek sťažnostiach zo strany žiadateľov týkajúcich sa zneužívania údajov alebo neoprávneného prístupu a koordinuje svoju činnosť s dotknutými členskými štátmi s cieľom nájsť riešenie a poskytnúť žiadateľovi na jeho sťažnosť rýchlu odpoveď s vysvetlením.

D. V súvislosti so všeobecnými požiadavkami externý poskytovateľ služieb:

- a) koná na základe pokynov členských štátov zodpovedných za spracovanie žiadostí;
- b) prijíma primerané opatrenia na boj proti korupcii (napr. ustanovenia o odmeňovaní zamestnancov, spolupráca pri výbere zamestnancov pracujúcich na danej úlohe, pravidlo dvojčlennosti, zásada rotácie);
- c) v plnej miere dodržiava ustanovenia právneho nástroja, ktorý obsahuje doložku o pozastavení alebo ukončení vykonávania, najmä v prípade porušenia zavedených pravidiel, ako aj doložku o revízii s cieľom zabezpečiť, aby právny nástroj odrážal najlepšie postupy.“

Článok 2

Podávanie správ

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade tri roky po uvedení VIS do prevádzky a potom každé štyri roky správu o vykonávaní tohto nariadenia vrátane vykonávania zberu a používania biometrických identifikátorov, o vhodnosti zvolenej normy ICAO, dodržiavaní predpisov o ochrane údajov,

skúsenostiach s externými poskytovateľmi služieb predovšetkým v súvislosti so zbieraním biometrických údajov, vykonávaním 59-mesačného pravidla na odobratie odtlačkov prstov a organizácii prijímania a spracúvania žiadostí. Správa musí na základe článku 17 ods. 12, 13 a 14 a článku 50 ods. 4 nariadenia o VIS zahŕňať aj prípady, v ktorých odtlačky prstov skutočne nebolo možné poskytnúť alebo v ktorých sa z právnych dôvodov ich poskytnutie nepožadovalo, v porovnaní s počtom prípadov, v ktorých sa odtlačky prstov odobrali. Okrem toho musí obsahovať informácie o prípadoch, v ktorých sa udelenie víza zamietlo osobe, ktorá skutočne nemohla poskytnúť odtlačky prstov. Správu budú v prípade potreby sprevádzať primerané návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Prvá správa tiež rieši, na základe výsledkov štúdie vypracovanej pod vedením Komisie, otázku dostatočnej spoľahlivosti v súvislosti s identifikáciou a overovaním odtlačkov prstov detí pod vekovou hranicou 12 rokov, a to najmä otázku, ako sa odtlačky prstov menia s vekom.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch v súlade so Zmluvou o založení Európskeho spoločenstva.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
Predseda
P. NEČAS

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 391/2009

z 23. apríla 2009

o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernica Rady 94/57/ES z 22. novembra 1994 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov ⁽⁴⁾ bola niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Keďže sa majú prijať ďalšie zmeny a doplnenia, mala by sa v záujme jasnosti prepracovať.
- (2) S ohľadom na povahu ustanovení smernice 94/57/ES sa javí ako vhodné prepracovať jej ustanovenia do dvoch rôznych právnych nástrojov Spoločenstva, a to smernice a nariadenia.
- (3) Organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí by mali byť schopné ponúkať svoje služby v Spoločenstve

a navzájom si konkurovať a zároveň poskytovať rovnaké úrovne bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Preto by sa mali v rámci Spoločenstva jednotne ustanoviť a uplatňovať potrebné odborné normy ich činností.

- (4) Tento cieľ by sa mal sledovať prostredníctvom opatrení, ktoré sa primerane spájajú s prácou Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a prípadne na nej stavajú a dopĺňajú ju. Okrem toho by mali členské štáty a Komisia presadzovať, aby IMO vypracovala medzinárodný kódex pre uznané organizácie.
- (5) Mali by sa ustanoviť minimálne kritériá na uznávanie organizácií s cieľom zvýšiť bezpečnosť lodí a predchádzať znečisťovaniu, ktoré spôsobujú. Preto by sa mali posilniť minimálne kritériá ustanovené v smernici 94/57/ES.
- (6) Na účely udelenia prvého uznania organizáciám, ktoré chcú získať oprávnenie na činnosť v mene členských štátov, by mohla zhodu s minimálnymi kritériami ustanovenými v tomto nariadení Komisia účinnejšie posúdiť harmonizovaným a centralizovaným spôsobom spolu s členskými štátmi, ktoré požadujú uznanie.
- (7) Uznanie by sa malo udeľovať len na základe výkonu organizácie v oblasti kvality a bezpečnosti. Malo by sa zabezpečiť, že rozsah pôsobnosti takého uznania za každých okolností zodpovedá aktuálnej kapacite dotknutej organizácie. Okrem toho by uznanie malo zohľadňovať rozdielnosť v právnom štátute a podnikovej štruktúre uznaných organizácií a zároveň naďalej zabezpečovať jednotné uplatňovanie minimálnych kritérií ustanovených v tomto nariadení a účinnosť kontrol Spoločenstva. Bez ohľadu na organizačnú štruktúru by mala organizácia, ktorá sa má uznať, poskytovať služby celosvetovo a na jej právne subjekty by sa mala vzťahovať globálna spoločná a nerozdielna zodpovednosť.
- (8) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 632), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 190 E, 29.7.2008, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 20.⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (9) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tohto nariadenia s cieľom zahrnúť neskoršie zmeny a doplnenia súvisiacich medzinárodných dohovorov, protokolov, kódexov a rezolúcií, aktualizovanie minimálnych kritérií v prílohe I a prijatie kritérií na hodnotenie účinnosti pravidiel a postupov, ako aj na hodnotenie fungovania uznaných organizácií v súvislosti s bezpečnosťou ich klasifikovaných lodí a predchádzaním znečisteniu, ktoré tieto lode spôsobujú. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (10) Je preto mimoriadne dôležité, aby sa neplnenie povinností zo strany uznanej organizácie dalo riešiť rýchlo, účinne a primerane. Prvoradým cieľom by mala byť náprava akýchkoľvek nedostatkov s cieľom čím skôr odstrániť každé možné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia. Komisii by sa preto mali udeliť právomoci potrebné na to, aby mohla od uznanej organizácie vyžadovať realizáciu všetkých potrebných preventívnych a nápravných opatrení a aby mohla ukladať pokuty a pravidelné sankcie ako donucovacie prostriedky. Komisia by mala tieto právomoci vykonávať spôsobom, ktorý je v súlade so základnými právami, a mala by zabezpečiť, že organizácia môže vyjadriť svoje stanoviská počas celého postupu.
- (11) V súlade s prístupom v celom Spoločenstve sa v prípade, že sa uvedené opatrenia ukážu byť neúčinné alebo organizácia iným spôsobom predstavuje neprimerané ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia, rozhodnutie o odňatí uznania organizácie, ktorá neplní povinnosti stanovené v tomto nariadení, musí prijať na úrovni Spoločenstva, a preto ho na základe postupu vo výbore musí prijať Komisia.
- (12) Priebežné dodatočné monitorovanie uznaných organizácií na účely posúdenia ich zhody s týmto nariadením sa takisto môže účinnejšie uskutočniť harmonizovaným a centralizovaným spôsobom. Preto je vhodné, aby bola touto úlohou v mene Spoločenstva poverená Komisia spolu s členským štátom, ktorý žiada o uznanie.
- (13) Z hľadiska monitorovania operácií uznaných organizácií je dôležité, aby inšpektori Komisie mali prístup k lodiam a dokumentácii o lodiach bez ohľadu na to, pod akou vlajkou loď pláva, aby sa mohli uistiť, či uznané organizácie dodržiavajú minimálne kritériá ustanovené v tomto nariadení vo vzťahu ku všetkým lodiam v rámci tried, do ktorých patria.
- (14) Schopnosť uznaných organizácií rýchlo odhaliť a napraviť nedostatky vlastných pravidiel, postupov a vnútorných kontrol je rozhodujúca z hľadiska bezpečnosti lodí, ktorých inšpekcie organizácie vykonávajú a ktorým vydávajú osvedčenia. Táto schopnosť by sa mala zvýšiť prostredníctvom subjektu posudzovania a certifikácie kvality, ktorý by mal byť nezávislý od obchodných či politických záujmov, ktorý môže navrhovať jednotné akcie v záujme neustáleho zlepšovania všetkých uznaných organizácií a zabezpečovať úspešnú spoluprácu s Komisiou.
- (15) Pravidlá a postupy uznaných organizácií sú kľúčovým faktorom pre zvyšovanie bezpečnosti a predchádzanie nehodám a znečisťovaniu. Uzmané organizácie iniciovali proces, ktorý by mal viesť k harmonizácii ich pravidiel a postupov. Tento proces by sa mal podnecovať a podporovať v právnych predpisoch Spoločenstva, keďže by mal mať pozitívny vplyv na námornú bezpečnosť, ako aj na konkurencieschopnosť v rámci európskeho lodiarskeho priemyslu.
- (16) Harmonizácia pravidiel uznaných organizácií na projektovanie, stavbu a pravidelné prehliadky obchodných lodí je proces, ktorý prebieha v súčasnosti. Povinnosť mať súbor vlastných pravidiel alebo preukázať schopnosť mať vlastné pravidlá by sa mala vnímať v kontexte tohto harmonizačného procesu a nemala by predstavovať prekážku pre činnosti uznaných organizácií alebo potenciálnych kandidátov na uznanie.
- (17) Uzmané organizácie by mali byť povinné aktualizovať svoje technické normy a konzistentne ich presadzovať s cieľom harmonizovať bezpečnostné pravidlá a zabezpečovať jednotné vykonávanie medzinárodných pravidiel v rámci Spoločenstva. V prípade totožnosti alebo veľkej podobnosti technických noriem uznaných organizácií, a ak je to vhodné, malo by sa uvažovať o vzájomnom uznávaní osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky, pričom za referenčné kritérium by sa mali považovať najnáročnejšie a najprísnejšie normy.
- (18) Zatiaľ čo by každá uznaná organizácia mala v zásade niesť zodpovednosť výhradne a výlučne za súčasti, ktoré osvedčuje, zodpovednosť uznaných organizácií a výrobcov sa bude v každom jednotlivom prípade riadiť dohodnutými podmienkami alebo prípadne uplatniteľným právom.
- (19) Keďže transparentnosť a výmena informácií medzi zúčastnenými stranami, ako aj právo verejnosti na prístup k informáciám, sú základnými nástrojmi prevencie nehôd na mori, uznané organizácie by mali poskytovať správnym orgánom štátneho prístavného dozoru všetky príslušné štatutárne informácie týkajúce sa stavu lodí v ich triede a sprístupňovať ich širokej verejnosti.

- (20) S cieľom zabrániť lodiam zmeniť triedu s úmyslom vyhnúť sa povinnosti vykonať potrebné opravy by si uznané organizácie medzi sebou mali vymieňať všetky príslušné informácie týkajúce sa stavu lodí, ktoré menia triedu, a v prípade potreby zapojiť do záležitosti vlajkový štát.
- (21) Ochrana práv duševného vlastníctva subjektov v oblasti námornej plavby vrátane lodeníc, dodávateľov vybavenia a vlastníkov lodí by nemala brániť bežným obchodným transakciám ani zmluvne dohodnutým službám medzi týmito stranami.
- (22) Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ by mala poskytovať potrebnú podporu pri zabezpečovaní uplatňovania tohto nariadenia.
- (23) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie opatrení, ktoré majú členské štáty dodržiavať vo vzťahu k organizáciám povereným vykonávaním inšpekcí, prehliadok a osvedčovaním lodí v Spoločenstve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (24) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (prepracované znenie) ⁽²⁾ sú stanovené opatrenia, ktoré majú uplatňovať členské štáty vo vzťahu k organizáciám vykonávajúcim inšpekcie a prehliadky lodí,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Toto nariadenie stanovuje opatrenia, ktoré majú príslušné organizácie poverené vykonávaním inšpekcí, prehliadok a osvedčovaním lodí dodržať v záujme plnenia medzinárodných dohovorov o bezpečnosti na mori a zabránení znečisťovaniu mora, pričom budú podporovať cieľ slobody poskytovania služieb. Zahŕňa to aj vypracovávanie a vykonávanie bezpečnostných požiadaviek pre trup lode, strojné zariadenia a elektrické a ovládacie zariadenia, pre ktoré platia medzinárodné dohovory.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Pozri stranu 47 tohto úradného vestníka.

Článok 2

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto pojmy:

- a) „loď“ znamená loď, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti medzinárodných dohovorov;
- b) „medzinárodné dohovory“ znamenajú Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 (SOLAS 74), s výnimkou kapitoly XI-2 prílohy k nemu, Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z 2. novembra 1973 (MARPOL) spolu s ich príslušnými protokolmi a zmenami a doplneniami a súvisiacimi záväznými kódexmi vo všetkých členských štátoch v ich aktuálnom znení;
- c) „organizácia“ znamená právnickú osobu, jej pobočky a iné ňou riadené subjekty, ktoré spoločne alebo samostatne vykonávajú úlohy patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
- d) „dozor“ znamená, na účely písmena c), práva, zmluvy alebo iné právne alebo faktické prostriedky, ktoré samostatne alebo spoločne umožňujú uplatňovať rozhodujúci vplyv na právnickú osobu alebo umožňujú tejto osobe vykonávať úlohy patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
- e) „uznaná organizácia“ znamená organizáciu uznanú v súlade s týmto nariadením;
- f) „oprávnenie“ znamená akt, pri ktorom členský štát udelí oprávnenie uznanej organizácii alebo na ňu deleguje právomoci;
- g) „štátutárne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s medzinárodnými dohovormi;
- h) „pravidlá a postupy“ znamená požiadavky uznaných organizácií týkajúce sa projektovania, stavby, vybavenia, údržby a prehliadok lodí;
- i) „osvedčenie o triede“ znamená doklad vydaný uznanou organizáciou, ktorý osvedčuje spôsobilosť lode na konkrétne použitie alebo prevádzku v súlade určenými pravidlami a postupmi, ktoré táto uznaná organizácia ustanovila a zverejnila;
- j) „miesto“ znamená sídlo registračného úradu, ústredný úrad alebo hlavné miesto podnikania organizácie.

Článok 3

1. Členské štáty, ktoré chcú udeliť oprávnenie akejkoľvek organizácii, ktorá doteraz nebola uznaná, musia Komisii predložiť žiadosť o uznanie spolu s úplnou informáciou a dôkazom o plnení minimálnych kritérií stanovených v prílohe I touto organizáciou, ako aj o požiadavke a jej záväzku, že dosiahne súlad s ustanoveniami článku 8 ods. 4 a článkov 9, 10 a 11.

2. Komisia spolu s príslušným členským štátom, ktorý predkladá žiadosť, vykoná posúdenie organizácií, pre ktoré prijala žiadosť o uznanie, aby overila, že organizácie spĺňajú požiadavky uvedené v odseku 1 a zaväzujú sa dosiahnuť s nimi súlad.

3. Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3 odmietne uznať organizácie, ktoré nespĺňajú požiadavky uvedené v odseku 1 alebo ktorých výkon sa na základe kritérií ustanovených v súlade s článkom 14 považuje za neprijateľné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia.

Článok 4

1. Uznanie udeľuje Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3.

2. Uznanie sa udelí len organizáciám, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v článku 3.

3. Uznanie sa udelí príslušnej právnickej osobe, ktorá je materským subjektom všetkých právnických osôb, z ktorých sa uznaná organizácia skladá. Uznanie sa vzťahuje na všetky právnické osoby, ktoré prispievajú k zabezpečeniu toho, že uvedená organizácia zastrešuje ich služby celosvetovo.

4. Komisia, konajúc v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3, môže obmedziť pôsobnosť uznania pre určité typy lodí, lode určitej veľkosti, určité sektory alebo ich kombinácie, a to na základe preukázanej kapacity a odbornosti príslušnej organizácie. Komisia v takom prípade uvedie dôvody daného obmedzenia a podmienky, za ktorých sa obmedzenie zruší alebo môže rozšíriť. Toto obmedzenie sa môže kedykoľvek preskúmať.

5. Komisia vypracuje zoznam organizácií uznaných v súlade s týmto článkom a pravidelne ho aktualizuje. Tento zoznam sa uverejňuje v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5

Ak Komisia zastáva názor, že uznaná organizácia nespĺňa minimálne kritériá stanovené v prílohe I alebo svoje povinnosti podľa tohto nariadenia alebo že došlo k výraznému zhoršeniu výkonu uznannej organizácie v oblasti bezpečnosti a prevencie

znečisťovania, avšak bez toho, aby táto skutočnosť predstavovala neprijateľné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia, žiada od príslušnej uznannej organizácie, aby v stanovených lehotách vykonala potrebné preventívne a nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť úplnú zhodu s uvedenými minimálnymi kritériami a povinnosťami, a najmä odstránila akékoľvek možné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia alebo iným spôsobom odstránila príčiny zhoršeného výkonu.

K preventívnym a nápravným opatreniam môžu patriť predbežné ochranné opatrenia v prípade bezprostredného možného ohrozenia bezpečnosti alebo životného prostredia.

Bez toho, aby bolo dotknuté okamžité vykonávanie týchto opatrení, však Komisia vopred oznámi opatrenia, ktoré mieni prijať, všetkým členským štátom, ktoré schválili dotknutú uznanú organizáciu.

Článok 6

1. Okrem opatrení prijatých podľa článku 5 môže Komisia v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 12 ods. 2 ukladať pokuty uznannej organizácii:

a) — ktorá závažne alebo opakovane neplní minimálne kritériá stanovené v prílohe I alebo svoje povinnosti vyplývajúce z článku 8 ods. 4 a článkov 9, 10 a 11,

alebo

— ktorej výkon sa zhoršuje, v dôsledku čoho vyjdú najavo závažne nedostatky jej štruktúry, systémov, postupov alebo internej kontroly,

alebo

b) ktorá v priebehu posudzovania podľa článku 8 ods. 1 úmyselne poskytla Komisii nesprávne, neúplné alebo zavádzajúce informácie alebo iným spôsobom zabraňovala tomuto posúdeniu.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, v prípade, že uznaná organizácia nepodnikne preventívne a nápravné opatrenia žiadané Komisiou alebo spôsobuje neopodstatnené omeškania, Komisia môže tejto organizácii ukladať pravidelné sankcie až do úplného uskutočnenia žiadaných opatrení.

3. Pokuty a pravidelné sankcie uvedené v odsekoch 1 a 2 sú odrádzajúce a primerané závažnosti prípadu a hospodárskej situácii príslušnej uznannej organizácie s prihliadnutím najmä na rozsah ohrozenia bezpečnosti alebo ochranu životného prostredia.

Pred ich uložením musí príslušná uznaná organizácia a príslušné členské štáty dostať príležitosť na vyjadrenie.

Celková čiastka uložených pokút a pravidelných sankcií nesmie presiahnuť 5 % celkového priemerného obratu, ktorý uznaná organizácia dosiahla v predchádzajúcich troch obchodných rokoch v súvislosti s činnosťami patriacimi do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

4. Súdny dvor Európskych spoločenstiev má neobmedzenú právomoc na preskúmanie rozhodnutí, ktorými Komisia stanovila pokutu alebo pravidelnú sankciu. Súdny dvor Európskych spoločenstiev môže uloženú pokutu alebo pravidelnú sankciu zrušiť, znížiť alebo zvýšiť.

Článok 7

1. Komisia odníme uznanie organizácii:

- a) ktorá opakovane a závažne neplní minimálne kritériá stanovené v prílohe I alebo svoje povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia a táto skutočnosť predstavuje neprijateľné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia;
- b) ktorej opakované a závažné nedostatky týkajúce sa výkonu v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania predstavujú neprijateľné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia;
- c) ktorá znemožňuje alebo opakovane zabraňuje posúdeniu zo strany Komisie;
- d) ktorá nezaplatí pokuty a/alebo pravidelné sankcie uvedené v článku 6 ods. 1 a 2 alebo
- e) ktorá sa snaží o získanie finančného krytia alebo preplatenia akýchkoľvek pokút uložených podľa článku 6.

2. Na účely odseku 1 písm. a) a b) Komisia rozhoduje na základe všetkých dostupných informácií vrátane:

- a) výsledkov vlastných posúdení príslušných uznaných organizácií podľa článku 8 ods. 1;
- b) správ predložených členskými štátmi podľa článku 10 smernice 2009/15/ES;

c) analýz havárií lodí klasifikovaných uznanými organizáciami;

d) každého opakovaného výskytu nedostatkov uvedených v článku 6 ods. 1 písm. a);

e) rozsahu postihnutia flotily klasifikovanej uznanou organizáciou a

f) neúčinnosti opatrení uvedených v článku 6 ods. 2.

3. O odňatí uznania rozhodne Komisia z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť členského štátu v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3 po tom, ako príslušná uznaná organizácia dostala príležitosť predložiť svoje pripomienky.

Článok 8

1. Komisia pravidelne a aspoň každé dva roky spolu s členským štátom posudzuje všetky uznané organizácie, ktoré predkladali príslušnú žiadosť o uznanie, s cieľom overiť, že tieto organizácie plnia povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia a splňajú minimálne kritériá stanovené v prílohe I. Toto posúdenie sa musí týkať tých činností uznaných organizácií, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

2. Pri výbere posudzovanej uznanej organizácie musí Komisia venovať osobitnú pozornosť výkonu uznanej organizácie v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania, záznamom o haváriách a správam, ktoré vypracovali členské štáty v súlade s článkom 10 smernice 2009/15/ES.

3. Posúdenie môže zahŕňať návštevu regionálnych pobočiek uznanej organizácie, ako aj náhodnú inšpekciu lodí v prevádzke alebo rozostavaných lodí na účely vykonania auditu výkonu uznanej organizácie. V takom prípade Komisia v prípade potreby informuje členský štát, v ktorom sa nachádza príslušná regionálna pobočka. Komisia poskytuje členským štátom správu o výsledkoch posudzovania.

4. Každá uznaná organizácia každoročne sprístupňuje výboru uvedenému v článku 12 ods. 1 výsledky preskúmania svojho systému riadenia kvality.

Článok 9

1. Uznané organizácie zabezpečia, aby Komisia mala prístup k informáciám potrebným na účely posudzovania uvedeného v článku 8 ods. 1. Tento prístup sa nesmie obmedziť na základe žiadnych zmluvných ustanovení.

2. Uznané organizácie zabezpečia, že zmluvy o vydávaní štatutárnych osvedčení alebo osvedčení o triede pre loď, ktoré uzatvárajú s vlastníkmi lodí alebo ich prevádzkovateľmi, obsahujú podmienky, podľa ktorých sa tieto osvedčenia môžu vydávať len v prípade, že strany poskytnú inšpektorom Komisie prístup na loď na účely článku 8 ods. 1.

Článok 10

1. Uznané organizácie sa navzájom pravidelne radia s cieľom harmonizovať svoje pravidlá a postupy a ich uplatňovania, pričom sa zameriavajú na ich zosúladovanie. Navzájom spolupracujú s cieľom dosiahnuť jednotný výklad medzinárodných dohovorov, bez toho, aby boli dotknuté právomoci vlajkových štátov. Uznané organizácie sa vo vhodných prípadoch dohodnú na technických a procedurálnych podmienkach vzájomného uznávania svojich osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky, a to na základe rovnocenných noriem, pričom za referenčné kritérium budú považovať najnáročnejšie a najprísnejšie normy.

Ak dohoda o vzájomnom uznávaní nie je z vážnych bezpečnostných dôvodov možná, uznané organizácie jasne uvedú svoje dôvody.

Ak uznaná organizácia prostredníctvom inšpekcie alebo inak overí, že materiál, vybavenie alebo súčiastka nie je v súlade so svojím osvedčením, môže odmietnuť schválenie umiestnenia uvedeného materiálu, vybavenia alebo súčiastky na palubu. Uvedená uznaná organizácia o tom okamžite informuje ostatné uznané organizácie, pričom uvedie dôvody odmietnutia.

Uznané organizácie na účely zatriedenia uznajú osvedčenia pre námorné vybavenie označené značkou zhody („wheelmark“) v súlade so smernicou Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o námornom vybavení⁽¹⁾.

Komisii a členským štátom pravidelne podávajú správy o významnom pokroku v oblasti noriem a vzájomného uznávania osvedčení o materiáloch, vybavení a súčiastkach.

2. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do 17. júna 2014 na základe nezávislého prieskumu správu o dosiahnutej úrovni v procese zosúladovania pravidiel a postupov a o vzájomnom uznávaní osvedčení o materiáloch, vybavení a súčiastkach.

3. Uznané organizácie spolupracujú s úradmi štátneho prístavného dozoru, pokiaľ sa to týka lode príslušnej triedy, najmä s cieľom uláhať nápravu ohlásených nedostatkov alebo iných nezrovnalostí.

4. Uznané organizácie poskytujú všetkým úradom členských štátov, ktoré udelili akékoľvek z osvedčení podľa článku 3 smernice 2009/15/ES, a Komisii všetky príslušné informácie o svojej klasifikovanej flotile, transferoch, zmenách, pozastavení plat-

nosti a odňatí triedy bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa lode plavia.

Informácie o transferoch, zmenách, pozastavení platnosti a odňatí triedy vrátane informácií o všetkých odložených prehliadkach, odložených odporúčaniach, podmienkach triedy, prevádzkových podmienkach alebo prevádzkových obmedzeniach vydaných pre ich klasifikované lode – bez ohľadu na štát, pod vlajkou ktorého sa lode plavia, – sa tiež elektronickou formou zasielajú do spoločnej databázy informácií o inšpekciách, ktorú členské štáty využívajú na vykonávanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole⁽²⁾, a to v tom istom čase, ako sa zaznamenajú do systémov uznanej organizácie, a v žiadnom prípade nie neskôr ako 72 hodín po udalosti, na základe ktorej vznikla povinnosť oznámenia informácie. Tieto informácie sa s výnimkou iných ako odložených odporúčaní a klasifikačných podmienok uverejňujú na internetovej stránke uznaných organizácií, pokiaľ takúto stránku majú.

5. Bez ohľadu na vlajku štátu, pod ktorou loď pláva, uznané organizácie nevydajú štatutárne osvedčenie lodí, ktorej bola znížená trieda alebo ktorá mení triedu z bezpečnostných dôvodov, pred tým, ako sa príslušnému úradu vlajkového štátu neposkytne možnosť v primeranom čase vyjadriť svoje stanovisko k tomu, či je potrebná úplná inšpekcia.

6. V prípadoch transferu triedy z jednej uznanej organizácie na inú poskytne odovzdávajúca organizácia prijímajúcej organizácii bezodkladne úplnú dokumentáciu o histórii lode, a najmä ju informuje o:

- a) každej odloženej prehliadke;
- b) každom odloženom odporúčaní a klasifikačných podmienkach;
- c) prevádzkových podmienkach, ktoré boli lodi predpísané, a
- d) prevádzkových obmedzeniach, ktoré boli lodi predpísané.

Prijímajúca organizácia môže vydať nové osvedčenia pre loď len vtedy, keď loď úspešne absolvovala všetky odložené prehliadky a keď všetky odložené odporúčania alebo klasifikačné podmienky, ktoré boli predtým lodi predpísané, boli úspešne splnené v súlade s údajmi odovzdávajúcej organizácie.

Pred vydaním osvedčenia musí prijímajúca organizácia oznámiť odovzdávajúcej organizácii dátum vydania osvedčenia a potvrdiť dátum, miesto a opatrenia prijaté s cieľom splniť každú odloženú prehliadku, odložené odporúčanie alebo odložené klasifikačné podmienky.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Pozri stranu 57 tohto úradného vestníka.

Uznané organizácie stanovujú a uplatňujú primerané spoločné požiadavky pre prípady transferu triedy, v ktorých sú potrebné špeciálne preventívne opatrenia. V takýchto prípadoch sa má brať do úvahy minimálne transfer triedy pätnásťročných alebo starších lodí a transfer z organizácie, ktorá nie je uznanou organizáciou, na uznanú organizáciu.

Uznané organizácie navzájom spolupracujú pri správnom vykonávaní ustanovení tohto odseku.

Článok 11

1. Uznané organizácie do 17. júna 2011 zriadia a udržiavajú v súlade s uplatniteľnými medzinárodnými normami kvality nezávislý subjekt posudzovania a certifikácie kvality, na ktorého práci sa ako poradné zložky môžu zúčastňovať príslušné profesijné združenia z lodiarskeho priemyslu.

2. Subjekt posudzovania a certifikácie kvality vykonáva tieto úlohy:

- a) často a pravidelne posudzuje systémy riadenia kvality uznaných organizácií v súlade s kritériami normy kvality ISO 9001;
- b) osvedčuje systémy riadenia kvality uznaných organizácií vrátane organizácií, o ktorých uznanie sa požiadalo v súlade s článkom 3;
- c) poskytuje výklad medzinárodne uznávaných noriem riadenia kvality, najmä s cieľom zohľadňovať osobitné vlastnosti charakteru a povinností uznaných organizácií, a
- d) prijíma individuálne a kolektívne odporúčania na zlepšovanie postupov a mechanizmov vnútornej kontroly uznaných organizácií.

3. Subjekt posudzovania a certifikácie kvality má potrebné riadiace mechanizmy a právomoci na to, aby mohol konať nezávisle od uznaných organizácií, a má k dispozícii prostriedky potrebné na to, aby vykonával svoje úlohy účinne a v súlade s najprísnejšími odbornými normami, zabezpečujúc nezávislosť osobám, ktoré ich plnia. Subjekt posudzovania a certifikácie kvality ustanoví svoje pracovné metódy a rokovací poriadok.

4. Subjekt posudzovania a certifikácie kvality si môže vyžiadať pomoc od iných vonkajších orgánov posudzovania kvality.

5. Subjekt posudzovania a certifikácie kvality poskytuje zainteresovaným stranám vrátane vlajkových štátov a Komisie všetky informácie o svojom ročnom pracovnom pláne, ako aj o svojich zisteniach a odporúčaniach, najmä v súvislosti so situáciami, v ktorých mohlo dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti.

6. Komisia tento subjekt posudzovania a certifikácie kvality pravidelne hodnotí.

7. Komisia podáva členským štátom správy o výsledkoch a o opatreniach vyplývajúcich z posúdenia.

Článok 12

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 13

1. Toto nariadenie môže byť bez rozšírenia svojho rozsahu pôsobnosti zmenené a doplnené, aby sa aktualizovali minimálne kritériá uvedené v prílohe I so zreteľom najmä na príslušné rozhodnutia IMO.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 12 ods. 4.

2. Zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov vymedzených v článku 2 písm. b) tohto nariadenia sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Článok 14

1. Komisia prijíma a uverejňuje:

- a) kritériá hodnotenia účinnosti pravidiel a postupov, ako aj výkonu uznaných organizácií, čo sa týka bezpečnosti ich roztriedených lodí a prevencie znečisťovania spôsobeného týmito loďami, najmä s prihliadnutím na údaje, ktoré sa nachádzajú v Parížskom memorande o porozumení o štátnej prístavnej kontrole a/alebo v iných podobných predpisoch, a
- b) kritériá určovania prípadov, v ktorých sa takýto výkon má považovať za neprijateľné ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia, ktoré môžu zohľadňovať špecifické okolnosti ovplyvňujúce menšie alebo vysoko špecializované organizácie.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 12 ods. 4.

2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením, ktoré sa týkajú vykonávania článku 6 a prípadne článku 7, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 12 ods. 4.

3. Bez toho, aby bolo dotknuté bezodkladné uplatňovanie minimálnych kritérií uvedených v prílohe I, môže Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3 prijať usmernenia na ich výklad a zväziť, či stanoví ciele pre všeobecné minimálne kritériá uvedené v bode 3 časti A prílohy I.

Článok 15

1. Organizácie, ktorým bolo v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia udelené uznanie v zmysle smernice 94/57/ES, si toto uznanie ponechajú s výhradou ustanovení odseku 2.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

2. Bez toho, aby boli dotknuté články 5 a 7, Komisia na základe článku 4 ods. 3 tohto nariadenia do 17. júna 2010 opätovne preskúma všetky obmedzené uznania udelené podľa smernice 94/57/ES s cieľom rozhodnúť v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 12 ods. 3 o tom, či sa obmedzenia nahradia novými obmedzeniami, alebo sa zrušia. Obmedzenia sa naďalej uplatňujú až do prijatia rozhodnutia Komisie.

Článok 16

V priebehu posudzovania podľa článku 8 ods. 1 Komisia overuje, či je držiteľ uznania príslušnou právnickou osobou v rámci organizácie, na ktorú sa vzťahujú ustanovenia tohto nariadenia. Ak to tak nie je, Komisia prijme rozhodnutie, ktorým zmení a doplní uvedené uznanie.

V prípade úpravy uznania zo strany Komisie prispôbiť členský štát dohodu s uznanou organizáciou s cieľom túto úpravu zohľadniť.

Článok 17

Komisia raz za dva roky informuje Európsky parlament a Radu o uplatňovaní tohto nariadenia.

Článok 18

Odkazy na smernicu 94/57/ES v právnych predpisoch Spoločenstva a vo vnútroštátnych právnych predpisoch sa v prípade potreby považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe II.

Článok 19

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ PRE ORGANIZÁCIE NA ZÍSKANIE ALEBO ZACHOVANIE UZNANIA SPOLOČENSTVA**(uvedené v článku 3)****A. VŠEOBECNÉ MINIMÁLNE KRITÉRIÁ**

1. Uznaná organizácia musí mať právnu subjektivitu v štáte svojho sídla. Jej účty osvedčujú nezávislí audítori.
2. Uznaná organizácia musí byť schopná preukázať rozsiahle skúsenosti pri posudzovaní projektov a stavby obchodných lodí.
3. Uznaná organizácia musí mať vždy k dispozícii značný počet personálu plniaceho riadiace, technické, podporné a výskumné úlohy; tento počet zodpovedá veľkosti flotily klasifikovanej organizáciou, jej zloženiu a miere angažovanosti organizácie pri stavbe a prestavbe lodí. Uznaná organizácia musí byť schopná kedykoľvek podľa potreby pridelať každému pracovníkovi prostriedky a personál, ktoré zodpovedajú úlohám, ktoré sa majú vykonávať v súlade so všeobecnými minimálnymi kritériami v bodoch 6 a 7 a so špecifickými minimálnymi kritériami v časti B.
4. Uznaná organizácia musí mať a uplatňovať súbor vlastných komplexných pravidiel a postupov na projektovanie, stavbu a pravidelné prehliadky obchodných lodí, ktorých kvalita zodpovedá kvalite medzinárodne uznávaných noriem, alebo musí preukázať schopnosť uplatňovať takéto pravidlá a postupy. Musia sa uverejňovať, ďalej rozvíjať a zdokonaľovať pomocou programov v oblasti výskumu a rozvoja.
5. Uznaná organizácia musí uverejňovať svoj register lodí každý rok, alebo ho viesť vo forme elektronickej databázy prístupnej verejnosti.
6. Uznaná organizácia nesmie byť závislá od vlastníkov alebo staviteľov lodí, alebo ostatných subjektov, ktoré sa komerčne podieľajú na výrobe, vybavení, opravách alebo prevádzke lodí. Príjmy uznanej organizácie nezávisia výhradne od jedného komerčného podniku. Uznaná organizácia nevykonáva klasifikačnú alebo štatutárnu úlohu, ak je identická s vlastníkom alebo prevádzkovateľom alebo s ním má obchodné, osobné alebo rodinné vzťahy. Táto nezlučiteľnosť sa vzťahuje aj na inšpektorov, ktorých zamestnáva uznaná organizácia.
7. Uznaná organizácia musí postupovať v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe k rezolúcii IMO A.789(19) o špecifikáciách funkcií týkajúcich sa prehliadok a osvedčení uznaných organizácií pôsobiacich v mene úradu, pokiaľ sa vzťahujú na záležitosti, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

B. ŠPECIFICKÉ MINIMÁLNE KRITÉRIÁ

1. Uznaná organizácia musí pôsobiť celosvetovo prostredníctvom kontrolórov, ktorí pracujú výhradne pre ňu, alebo vo výnimočných a riadne opodstatnených prípadoch prostredníctvom kontrolórov, ktorí pracujú výhradne pre inú uznanú organizáciu.
2. Uznaná organizácia sa musí riadiť etickým kódexom.
3. Uznaná organizácia sa musí riadiť a spravovať tak, aby zabezpečila dôvernú informáciu vyžadovaných úradom.
4. Uznaná organizácia musí poskytovať príslušné informácie úradu, Komisii a zainteresovaným stranám.

5. Uznaná organizácia, jej kontrolóri a technický personál musia vykonávať svoju prácu bez akéhokoľvek poškodzovania duševného vlastníctva lodeníc, dodávateľov vybavenia a vlastníkov lodí vrátane patentov, licencií, know-how alebo všetkých ostatných druhov znalostí, ktorých využívanie podlieha právnej ochrane na medzinárodnej úrovni, úrovni Spoločenstva alebo na vnútroštátnej úrovni; uznaná organizácia ani kontrolóri a technický personál, ktorý zamestnáva, nesmú za žiadnych okolností a bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a Komisie v oblasti posudzovania, a to najmä podľa článku 9, postúpiť alebo odhaliť podstatné údaje z hľadiska obchodu, ku ktorým sa dostali v priebehu prehliadania, kontroly a sledovania vyrábaných alebo opravovaných lodí.
6. Vedenie uznanej organizácie musí definovať a písomne zdokumentovať svoju politiku, ciele a záväzky a zabezpečiť, aby sa jeho politické opatrenia chápali, vykonávali a dodržiavali na všetkých úrovniach uznanej organizácie. Politické opatrenia uznanej organizácie sa musia týkať cieľov a ukazovateľov výkonu v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania.
7. Uznaná organizácia musí zabezpečovať, aby:
 - a) sa jej pravidlá a postupy ustanovovali a udržiavali systematickým spôsobom;
 - b) zosúladiť sa jej pravidlá a postupy a zaviedol sa vnútorný systém hodnotenia kvality služieb vo vzťahu k týmto pravidlám a postupom;
 - c) plnili sa požiadavky štatutárnej úlohy, na ktoré má uznaná organizácia oprávnenie, a zaviedol sa vnútorný systém hodnotenia kvality služieb vo vzťahu k dodržiavaniu medzinárodných dohovorov;
 - d) definovala sa a písomne sa zdokumentovala zodpovednosť, právomoci a vzájomné vzťahy medzi členmi personálu, ktorých práca má vplyv na kvalitu služieb uznanej organizácie;
 - e) všetky úlohy sa vykonávali v kontrolovaných podmienkach;
 - f) zaviedol sa kontrolný systém, ktorý sleduje postupy a prácu vykonávanú inšpektormi a technickým a správnym personálom, ktorý zamestnáva uznaná organizácia;
 - g) inšpektori mali rozsiahle poznatky o konkrétnom type lode, na ktorej vykonávajú svoju prácu, pokiaľ je to relevantné pre konkrétnu prehliadku a pre uplatniteľné požiadavky;
 - h) vykonával sa systém odbornej spôsobilosti inšpektorov a neustáleho aktualizovania ich poznatkov;
 - i) uchovávali sa záznamy, ktoré dokazujú splnenie požadovaných noriem v záležitostiach, ktoré sú predmetom vykonávaných služieb, ako aj účinné fungovanie systému kvality;
 - j) na všetkých pracoviskách sa udržiaval spoločný systém plánovaných a dokumentovaných vnútorných auditov činností týkajúcich sa kvality;
 - k) štatutárne prehliadky a inšpekcie požadované podľa harmonizovaného systému prehliadok a osvedčovania, na ktoré je uznaná organizácia oprávnená, sa uskutočňovali v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe a doplnku k rezolúcii IMO A. 948(23) o usmerneniach pre prehliadky podľa harmonizovaného systému prehliadok a osvedčovania;
 - l) ustanovila sa jasná a bezprostredná zodpovednosť a dozor medzi ústrednými a regionálnymi kancelármi uznanej organizácie a medzi uznanými organizáciami a ich inšpektormi.

8. Uznaná organizácia musí vypracovať, vykonávať a udržiavať účinný systém interného zabezpečovania kvality, ktorý vychádza z príslušných častí medzinárodne uznávaných noriem kvality a je v súlade s normou EN ISO/IEC 17020:2004 (kontrolné orgány) a EN ISO 9001:2000 (systémy riadenia kvality, požiadavky) v zmysle výkladu a osvedčenia od subjektu posudzovania a certifikácie kvality uvedeného v článku 11 ods. 1.
 9. Pravidlá a postupy uznanej organizácie sa musia uplatňovať tak, že organizácia môže na základe vlastných priamych poznatkov a vlastného úsudku kedykoľvek prostredníctvom osvedčení o triede, na základe ktorých sa môže vydať štatutárne osvedčenie, vyhotoviť spoľahlivé a objektívne vyhlásenie o bezpečnosti príslušnej lode.
 10. Uznaná organizácia musí mať k dispozícii prostriedky potrebné na to, aby pomocou využívania práce kvalifikovaného odborného personálu a podľa ustanovení stanovených v prílohe k rezolúcii IMO A.913(22) o Usmerneniach implementácie medzinárodného kódexu organizácie bezpečnej prevádzky lodí (kódex ISM) zo strany úradov mohla posudzovať uplatňovanie a údržbu bezpečnostných systémov na brehu, ako aj na palube lodí, ktoré sa majú stať predmetom osvedčenia.
 11. Uznaná organizácia musí umožniť, aby sa na vypracovávaní jej pravidiel a postupov zúčastňovali zástupcovia úradov a ostatných príslušných strán.
-

PRÍLOHA II

Tabuľka zhody

Smernica 94/57/ES	Smernica 2009/15/ES	Toto nariadenie
Článok 1	Článok 1	Článok 1
Článok 2 písm. a)	Článok 2 písm. a)	Článok 2 písm. a)
Článok 2 písm. b)	Článok 2 písm. b)	–
Článok 2 písm. c)	Článok 2 písm. c)	–
Článok 2 písm. d)	Článok 2 písm. d)	Článok 2 písm. b)
Článok 2 písm. e)	Článok 2 písm. e)	Článok 2 písm. c)
–	Článok 2 písm. f)	Článok 2 písm. d)
Článok 2 písm. f)	Článok 2 písm. g)	Článok 2 písm. e)
Článok 2 písm. g)	Článok 2 písm. h)	Článok 2 písm. f)
Článok 2 písm. h)	Článok 2 písm. i)	Článok 2 písm. g)
Článok 2 písm. i)	Článok 2 písm. k)	Článok 2 písm. i)
–	Článok 2 písm. j)	Článok 2 písm. h)
Článok 2 písm. j)	Článok 2 písm. l)	–
Článok 2 písm. k)	–	Článok 2 písm. j)
Článok 3	Článok 3	
Článok 4 ods. 1 prvá veta	–	Článok 3 ods. 1
Článok 4 ods. 1 druhá veta	–	Článok 3 ods. 2
Článok 4 ods. 1 tretia veta	–	–
Článok 4 ods. 1 štvrtá veta	–	Článok 4 ods. 1
–	–	Článok 3 ods. 3
–	–	Článok 4 ods. 2, 3, 4
–	–	Článok 5
–	–	Článok 6
–	–	Článok 7
Článok 5 ods. 1	Článok 4 ods. 1	–
Článok 5 ods. 3	Článok 4 ods. 2	–
Článok 6 ods. 1, 2, 3, 4	Článok 5 ods. 1, 2, 3, 4	–
Článok 6 ods. 5	–	–
Článok 7	Článok 6	Článok 12
Článok 8 ods. 1 prvá zarážka	Článok 7 ods. 1 písm. a) prvý pododsek	–
Článok 8 ods. 1 druhá zarážka	–	Článok 13 ods.1
Článok 8 ods. 1 tretia zarážka	Článok 7 ods. 1 písm. b) prvý pododsek	–
–	Článok 7 ods. 1 druhý pododsek	Článok 13 ods. 1 druhý pododsek
Článok 8 ods. 2	Článok 7 ods. 2	–
Článok 8 ods. 2 druhý pododsek	–	Článok 13 ods. 2

Smernica 94/57/ES	Smernica 2009/15/ES	Toto nariadenie
Článok 9 ods. 1	–	–
Článok 9 ods. 2	–	–
Článok 10 ods. 1 úvodná veta	Článok 8	–
Článok 10 ods. 1 písm. a), b), c), článok 10 ods. 2, 3, 4	–	–
Článok 11 ods. 1, 2	Článok 9 ods. 1, 2	–
Článok 11 ods. 3, 4	–	Článok 8 ods. 1, 2
Článok 12	Článok 10	–
Článok 13	–	–
Článok 14	Článok 11 ods. 1, 2	–
–	Článok 11 ods.3	–
–	Článok 12	–
–	–	Článok 9
Článok 15 ods. 1	–	–
–	–	Článok 10 ods. 1, 2
Článok 15 ods. 2	–	Článok 10 ods. 3
Článok 15 ods. 3	–	Článok 10 ods. 4
Článok 15 ods. 4	–	Článok 10 ods. 5
Článok 15 ods. 5	–	Článok 10 ods. 6 prvý, druhý, tretí, piaty pododsek
–	–	Článok 10 ods. 6 štvrtý pododsek
Článok 16	Článok 13	–
Článok 17	Článok 16	–
–	Článok 14	–
–	Článok 15	–
–	–	Článok 11
–	–	Článok 14
–	–	Článok 15
–	–	Článok 16
–	–	Článok 17
–	–	Článok 18
–	–	Článok 19
Príloha	–	Príloha I
–	Príloha I	–
–	Príloha II	Príloha II

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 392/2009

z 23. apríla 2009

o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd

(Text s významom pre EHP)

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾, so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom,

keďže:

(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v námornej doprave. Uvedené opatrenia by mali zahŕňať pravidlá zodpovednosti za škody spôsobené cestujúcim, keďže je dôležité zabezpečiť primeranú úroveň náhrady pre cestujúcich postihnutých nehodami v námornej doprave.

(2) Protokol z roku 2002 k Aténskej dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 bol prijatý 1. novembra 2002 pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie (IMO). Spoločenstvo a jeho členské štáty sa rozhodujú o pristúpení k uvedenému protokolu alebo o jeho ratifikácii. Ustanovenia uvedeného protokolu začlenené týmto nariadením by sa však mali uplatňovať pre Spoločenstvo najneskôr 31. decembra 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 562), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 190 E, 29.7.2008, s. 17), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuvěřená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuvěřené v úradnom vestníku).

(3) Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, zmenený a doplnený protokolom z roku 2002 (ďalej len „aténsky dohovor“) sa vzťahuje iba na medzinárodnú prepravu. Rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou bol na vnútornom trhu služieb námornej prepravy odstránený, a preto je vhodné zaviesť v Spoločenstve rovnakú úroveň a charakter zodpovednosti v medzinárodnej, ako aj vo vnútroštátnej preprave.

(4) Poistenie, ktoré vyžaduje aténsky dohovor, musí brať do úvahy finančné možnosti vlastníkov lodí a poisťovacích spoločností. Vlastníci lodí musia mať možnosť spravovať svoje poistenie ekonomicky prijateľným spôsobom, a najmä v prípade malých lodných spoločností, ktoré prevádzkujú vnútroštátnu dopravu, sa musí brať do úvahy sezónna povaha ich činnosti. Preto by sa pri stanovení poistenia podľa tohto nariadenia mali zohľadňovať rôzne triedy lodí.

(5) Je potrebné, aby bol prepravca povinný zaplatiť zálohové platby v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, pričom zálohové platby neznameniajú uznanie zodpovednosti.

(6) Cestujúcim by sa mali pred cestou, alebo pokiaľ to nie je možné, tak najneskôr pri odchode, poskytnúť náležité informácie o právach, ktoré im boli priznané.

(7) Právny výbor IMO prijal 19. októbra 2006 výhradu a usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru (ďalej len „usmernenia IMO“), aby sa podľa aténskeho dohovoru riešili niektoré otázky, najmä náhrada škody, ktorá vznikla v súvislosti s terorizmom. Preto sa usmernenia IMO môžu považovať za *lex specialis*.

(8) Týmto nariadením sa časti usmernení IMO, ktoré nariadenie v sebe zahŕňa, stávajú záväznými. Na tento účel by sa podmienovací spôsob („mal by“) v ustanoveniach usmernení IMO mal chápať ako imperatív.

(9) Ustanovenia aténskeho dohovoru (príloha I) a usmernení IMO (príloha II) by sa mali chápať *mutatis mutandis* v kontexte právnych predpisov Spoločenstva.

- (10) Systém zodpovednosti ustanovený v tomto nariadení by sa mal postupne rozšíriť na rôzne triedy lodí, ktoré sú ustanovené v článku 4 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode⁽¹⁾. Do úvahy by sa mali vziať dôsledky na cestovné a na schopnosť trhu získať cenovo dostupné poistné krytie na požadovanej úrovni s ohľadom na politiku posilnenia práv cestujúcich ako aj sezónnu povahu niektorých druhov dopravy.
- (11) Záležitosti, na ktoré sa vzťahujú články 17 a 17a aténskeho dohovoru, patria do výlučnej právomoci Spoločenstva, pokiaľ sa tieto články vzťahujú na pravidlá ustanovené nariadením Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach⁽²⁾. V tomto rozsahu budú uvedené dve ustanovenia súčasťou právneho poriadku Spoločenstva, keď Spoločenstvo pristúpi k aténskemu dohovoru.
- (12) Na účely tohto nariadenia by sa slová „alebo je v členskom štáte zaregistrované“ mali chápať tak, že na účely registrácie prenájmu lode bez posádky je štátom, pod ktorého vlajkou sa loď plaví buď členský štát, alebo zmluvná strana aténskeho dohovoru. Členské štáty a Komisia by mali prijať opatrenie potrebné na to, aby vyzvali IMO k vypracovaniu usmernení pre koncept registrácie prenájmu lode bez posádky.
- (13) Na účely tohto nariadenia by sa v zmysle článku 8 aténskeho dohovoru nemala za „vybavenie potrebné na mobilitu“ považovať ani batožina, ani vozidlá.
- (14) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽³⁾.
- (15) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tohto nariadenia s cieľom zapracovať následné zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov, protokolov, kódexov a uznesení, ktoré s ním súvisia. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia Rady 1999/468/ES.
- (16) Európska námorná bezpečnostná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽⁴⁾ by mala pomáhať Komisii pri príprave a vypracovaní správy o pokroku týkajúcej sa uplatňovania pravidiel ustanovených týmto nariadením.
- (17) Vnútroštátne orgány, najmä prístavné úrady, zohrávajú zásadnú a kľúčovú úlohu pri identifikácii a riadení rôznych rizík pre námornú bezpečnosť.
- (18) Členské štáty sa v ich vyhlásení z 9. októbra 2008 o námornej bezpečnosti jasne zaviazali, že do 1. januára 2012 sa na ne bude vzťahovať medzinárodný Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1976, zmenený a doplnený protokolom z roku 1996. Členské štáty môžu využiť možnosť ustanovenú v článku 15 ods. 3a uvedeného dohovoru upraviť prostredníctvom konkrétnych ustanovení tohto nariadenia systém na obmedzenie zodpovednosti, ktorý by sa mal uplatniť na cestujúcich.
- (19) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to vytvorenie jednotného súboru pravidiel upravujúcich práva prepravcov v preprave po mori a ich cestujúcich v prípade nehody, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa ustanovuje režim Spoločenstva, ktorý sa týka zodpovednosti a poistenia v prípade prepravy cestujúcich po mori podľa príslušných ustanovení:

- a) Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, zmeneného a doplneného protokolom z roku 2002 (ďalej len „aténsky dohovor“), ako je uvedený v prílohe I, a
- b) výhrady a usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, ktoré prijal právny výbor IMO 19. októbra 2006 (ďalej len „usmernenia IMO“), ako sú uvedené v prílohe II.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Týmto nariadením sa ďalej rozširuje uplatňovanie uvedených ustanovení na prepravu cestujúcich po mori v rámci jedného členského štátu loďami tried A a B podľa článku 4 smernice 98/18/ES a ustanovujú sa určité doplňujúce požiadavky.

3. Najneskôr do 30. júna 2013 Komisia predloží legislatívny návrh na rozšírenie predmetu úpravy tohto nariadenia na lode tried C a D podľa článku 4 smernice 98/18/ES.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na každú medzinárodnú prepravu v zmysle článku 1 ods. 9 aténskeho dohovoru a na prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďou tried A a B podľa článku 4 smernice 98/18/ES, ak:

- a) sa loď plaví pod vlajkou členského štátu alebo je v ňom zaregistrovaná;
- b) zmluva o preprave bola uzavretá v členskom štáte alebo
- c) miesto odchodu alebo cieľ prepravy je podľa zmluvy o preprave v členskom štáte.

Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na všetku prepravu po mori v rámci jedného členského štátu.

Článok 3

Zodpovednosť a poistenie

1. Režim zodpovednosti vo vzťahu k cestujúcim, ich batôžine a ich vozidlám a pravidiel o poistení alebo inom finančnom zabezpečení upravuje toto nariadenie a články 1 a 1a, článok 2 ods. 2, články 3 až 16 a články 18, 20 a 21 aténskeho dohovoru uvedené v prílohe I a ustanovenia usmernení IMO uvedené v prílohe II.

2. Usmernenia IMO, ako sú uvedené v prílohe II, sú záväzné.

Článok 4

Náhrada vybavenia potrebného na mobilitu alebo iného špecifického vybavenia

V prípade straty alebo poškodenia vybavenia potrebného na mobilitu alebo iného špecifického vybavenia, ktoré používa cestujúci so zníženou pohybovou schopnosťou, upravuje zodpovednosť prepravcu článok 3 ods. 3 aténskeho dohovoru. Náhrada predstavuje vrátenie hodnoty dotknutého vybavenia, prípadne nákladov na jeho opravu.

Článok 5

Celkové obmedzenie zodpovednosti

1. Týmto nariadením sa nemenia práva alebo povinnosti prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu ustanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch, ktorými sa vykonáva medzinárodný Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1976, zmenený a doplnený protokolom z roku 1996, vrátane všetkých budúcich zmien a doplnení uvedeného dohovoru.

V prípade, že neboli prijaté uvedené uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy, zodpovednosť prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu sa spravuje iba článkom 3 tohto nariadenia.

2. S ohľadom na nároky vzniknuté v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO, prepravca a vykonávajúci prepravca môže obmedziť svoju zodpovednosť podľa ustanovení uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 6

Zálohové platby

1. Ak smrť alebo úraz cestujúceho spôsobila mimoriadna udalosť lode, prepravca, ktorý skutočne vykonával celú prepravu alebo jej časť, keď došlo k mimoriadnej udalosti lode, zaplatí úmerne k spôsobenej škode zálohovú platbu potrebnú na pokrytie bezprostredných ekonomických potrieb do 15 dní od zistenia totožnosti osoby, ktorá má nárok na náhradu škody. V prípade úmrtia nesmie byť zálohová platba nižšia ako 21 000 EUR.

Toto ustanovenie sa uplatňuje aj keď je prepravca usadený v Spoločenstve.

2. Zálohová platba nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže sa započítať voči každej následnej sume zaplatenej na základe tohto nariadenia. Nie je ju možné vrátiť okrem prípadov ustanovených v článku 3 ods. 1 alebo v článku 6 aténskeho dohovoru alebo dodatku A k usmerneniam IMO alebo ak osoba, ktorá preddavok dostala, nebola oprávnená na náhradu škody.

Článok 7

Poskytovanie informácií cestujúcim

Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti organizátorov zájazdov ustanovené v smernici Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb⁽¹⁾, prepravca a/alebo vykonávajúci prepravca zabezpečia, aby sa cestujúcim poskytli príslušné a zrozumiteľné informácie o ich právach podľa tohto nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59.

Ak bola zmluva o preprave uzavretá v členskom štáte, uvedené informácie sa poskytnú vo všetkých predajných miestach, vrátane predaja prostredníctvom telefónu alebo internetu. Ak sa miesto odchodu nachádza v členskom štáte, uvedené informácie sa poskytnú pred odchodom. V ostatných prípadoch sa informácie poskytnú najneskôr pri odchode. Pokiaľ informácie uvedené v tomto článku poskytol prepravca alebo vykonávajúci prepravca, ten z nich, ktorý tak neurobil, nie je povinný takéto informácie poskytnúť. Uvedené informácie sa poskytujú v čo najvhodnejšej forme.

Na účely splnenia povinnosti poskytovania informácií podľa tohto článku prepravca a vykonávajúci prepravca poskytnú cestujúcim aspoň informácie, ktoré sú obsiahnuté v zhrnutí ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala Komisia a ktoré boli uverejnené.

Článok 8

Správa

Najneskôr do troch rokov odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia vypracuje Komisia správu o uplatňovaní tohto nariadenia, v ktorej okrem iného zohľadní hospodársky vývoj a vývoj na medzinárodných fórach.

Túto správu môže sprevádzať návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia alebo návrh, ktorý má Spoločenstvo predložiť príslušným medzinárodným fórám.

Článok 9

Zmeny a doplnenia

1. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia a ktoré súvisia so zapracovaním zmien a doplnení limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 aténskeho dohovoru, s cieľom zohľadniť rozhodnutia, ktoré sa prijali podľa článku 23 uvedeného dohovoru ako aj tie, ktoré zodpovedajú aktualizácií prílohy I k tomuto nariadeniu, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2 tohto nariadenia.

Komisia, berúc do úvahy dôsledky na cestovné a na schopnosť trhu získať cenovo dostupné poistné krytie na požadovanej úrovni s ohľadom na politiku posilnenia práv cestujúcich ako aj sezónnu povahu niektorých druhov dopravy, prijme do 31. decembra 2016 na základe vhodného hodnotenia vplyvu opatrenie, týkajúce sa lehôt stanovených v prílohe I pre lode

triedy B podľa článku 4 smernice 98/18/ES. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2 tohto nariadenia.

2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia a ktoré súvisia so zapracovaním zmien a doplnení ustanovení usmernení IMO uvedených v prílohe II, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2.

Článok 10

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 11

Prechodné ustanovenia

1. Pokiaľ ide o prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďami triedy A podľa článku 4 smernice 98/18/ES, členské štáty sa môžu rozhodnúť odložiť uplatňovanie tohto nariadenia najviac o štyri roky odo dňa začatia jeho uplatňovania.

2. Pokiaľ ide o prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďami triedy B podľa článku 4 smernice 98/18/ES, členské štáty sa môžu rozhodnúť odložiť uplatňovanie tohto nariadenia do 31. decembra 2018.

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa odo dňa nadobudnutia platnosti aténskeho dohovoru pre Spoločenstvo, najneskôr však 31. decembra 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

USTANOVENIA ATÉNSKEHO DOHOVORU O PREPRAVE CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINY PO MORI
RELEVANTNÉ NA ÚČELY UPLATŇOVANIA TOHTO NARIADENIA(Konsolidované znenie Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974
a protokolu k dohovoru z roku 2002)

Článok 1

Vymedzenie pojmov

V tomto dohovore majú nasledujúce pojmy tento význam:

1. a) „prepravca“ je osoba, ktorá uzatvorila zmluvu o preprave alebo v ktorej mene bola zmluva o preprave uzatvorená, bez ohľadu na to, či prepravu skutočne vykonáva táto osoba alebo vykonávajúci prepravca;
- b) „vykonávajúci prepravca“ je osoba odlišná od prepravcu, ktorá je vlastníkom, nájomcom alebo prevádzkovateľom lode a ktorá skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť, a
- c) „dopravca“ je vykonávajúci prepravca alebo prepravca, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
2. „zmluva o preprave“ je zmluva uzatvorená prepravcom alebo v jeho mene, ktorej predmetom je preprava cestujúcich, prípadne aj s ich batožinou, po mori;
3. „loď“ je výlučne námorné plavidlo, s výnimkou vznášadla;
4. „cestujúci“ je akákoľvek osoba prepravovaná loďou:
 - a) na základe zmluvy o preprave alebo
 - b) ktorá so súhlasom prepravcu sprevádza vozidlo alebo živé zvieratá, na ktoré sa vzťahuje zmluva o preprave tovaru, ktorá sa riadi týmto dohovorom;
5. „batožina“ je akýkoľvek predmet alebo vozidlo, ktoré prepravca prepravuje na základe zmluvy o preprave, s výnimkou:
 - a) predmetov a vozidiel prepravovaných na základe zmluvy o prenájme, konosamentu alebo inej zmluvy, ktorej predmetom je predovšetkým preprava tovaru, a
 - b) živých zvierat;
6. „príručná batožina“ je batožina, ktorú má cestujúci vo svojej kabíne alebo ju má inak v držbe, úschove alebo pod dohľadom. S výnimkou uplatňovania odseku 8 tohto článku a článku 8 zahŕňa príručná batožina batožinu, ktorú má cestujúci vo svojom alebo na svojom vozidle;
7. „strata alebo poškodenie batožiny“ zahŕňa finančnú stratu, ktorá vznikla v dôsledku toho, že batožina nebola opätovne dodaná cestujúcemu v primeranom čase po príchode lode, na ktorej batožina bola alebo mala byť prepravovaná, ale nezahŕňa omeškania spôsobené pracovnými spormi;
8. „preprava“ sa vzťahuje na tieto obdobia:
 - a) pokiaľ ide o cestujúcich a ich príručnú batožinu, obdobie, počas ktorého sa cestujúci a/alebo ich príručná batožina nachádzajú na palube lode alebo v priebehu nalodenia či vylodenia a obdobie, počas ktorého sú cestujúci a ich príručná batožina prepravovaní po vode z brehu na loď alebo naopak, ak je cena takej prepravy zahrnutá v cene lodného lístka alebo ak plavidlo použité na účel takej pomocnej prepravy dal cestujúcim k dispozícii prepravca. Pokiaľ však ide o cestujúcich, preprava nezahŕňa obdobie, počas ktorého sa nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom prístavnom objekte;

- b) pokiaľ ide o príručnú batožinu, aj obdobie, počas ktorého sa cestujúci nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom prístavnom objekte, ak túto batožinu prevzal prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca a ak nebola znovu odovzdaná cestujúcemu;
- c) pokiaľ ide o inú batožinu, ktorá nie je príručnou batožinou, obdobie od okamihu, keď ju prevezme prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca na brehu alebo na palube, do okamihu, keď ju prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca znovu odovzdá;
9. „medzinárodná preprava“ je akákoľvek preprava, v rámci ktorej sa podľa zmluvy o preprave miesto odchodu a cieľ prepravy nachádzajú v dvoch rôznych štátoch alebo v jednom štáte v tom prípade, ak je podľa zmluvy o preprave alebo plánovanej cestovnej trasy zastávka v prístave, ktorý sa nachádza v inom štáte;
10. „organizácia“ je Medzinárodná námorná organizácia;
11. „generálny tajomník“ je generálny tajomník organizácie.

Článok 1a

Príloha

Príloha k tomuto dohovoru tvorí neoddeliteľnú súčasť dohovoru.

Článok 2

Uplatňovanie

1. [...] (*)
2. Bez ohľadu na odsek 1 tohto článku sa tento dohovor nevzťahuje na prepravu, ktorá na základe akéhokoľvek iného medzinárodného dohovoru o preprave cestujúcich alebo batožiny iným spôsobom prepravy podlieha režimu občiansko-právnej zodpovednosti podľa ustanovení takého dohovoru, pokiaľ sa také ustanovenia záväzne uplatňujú na prepravu po mori.

Článok 3

Zodpovednosť prepravcu

1. Prepravca zodpovedá za škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, spôsobenú v dôsledku mimoriadnej udalosti lode, do výšky 250 000 účtovných jednotiek za takého cestujúceho v každom jednotlivom prípade, okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť:
 - a) nastala v dôsledku vojnového aktu, nepriateľského aktu, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočného, neodvratiteľného a neprekonateľného charakteru alebo
 - b) bola v plnom rozsahu spôsobená konaním alebo opomenutím tretej strany uskutočneným s úmyslom spôsobiť udalosť.Prepravca zodpovedá za škodu aj v rozsahu, ktorý presahuje uvedený limit, okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť, ktorá škodu spôsobila, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti prepravcu.
2. Prepravca zodpovedá za škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, ktorá nebola spôsobená mimoriadnou udalosťou lode, ak bola udalosť, ktorá zapríčinila škodu, spôsobená zavinením alebo nedbanlivosťou prepravcu. Dôkazné bremeno týkajúce sa zavinenia alebo nedbanlivosti znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.
3. Prepravca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia príručnej batožiny, ak udalosť, ktorá škodu spôsobila, nastala zavinením alebo nedbanlivosťou prepravcu. V prípade škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou lode sa predpokladá zavinenie alebo nedbanlivosť prepravcu.
4. Prepravca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia inej ako príručnej batožiny okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti prepravcu.
5. Na účely tohto článku:
 - a) „mimoriadna udalosť lode“ je stroskotanie, prevrhnutie, zrážka alebo nabehnutie lode na plytčinu, výbuch alebo požiar na lodi alebo porucha lode;
 - b) „zavinenie alebo nedbanlivosť prepravcu“ zahŕňa zavinenie alebo nedbanlivosť zamestnancov prepravcu, konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru;

(*) Znenie odseku 1 sa neuvádza.

c) „porucha lode“ je akákoľvek funkčná porucha, zlyhanie alebo nedodržanie platných bezpečnostných predpisov v súvislosti s ktoroukoľvek časťou lode alebo jej zariadením, keď sa používa na únik, evakuáciu, nalodenie a vyloďenie cestujúcich; alebo keď sa používa na pohon, kormidlovanie, bezpečnú navigáciu, uväzovanie, kotvenie, priplávanie do prístaviska alebo kotviska alebo vyplávanie z neho alebo na kontrolu poškodenia po zaplavení; alebo ak sa používa na spustenie záchranných prostriedkov a

d) „škoda“ nezahŕňa náhradu škody s odradzujúcimi účinkami alebo exemplárnu náhradu škody.

6. Zodpovednosť prepravcu podľa tohto článku sa vzťahuje iba na škody spôsobené udalosťami, ktoré nastali v priebehu prepravy. Dôkazné bremeno, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nastala v priebehu prepravy, a dôkazné bremeno týkajúce sa rozsahu škody znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.

7. Nič v tomto dohovore sa nedotýka práva prepravcu vymáhať náhradu od tretej strany alebo práva na obhajobu založenú na spoluvine z nedbanlivosti podľa článku 6 tohto dohovoru. Nič v tomto článku sa nedotýka práva na obmedzenie zodpovednosti podľa článkov 7 alebo 8 tohto dohovoru.

8. Prezumpcia zavinenia alebo nedbanlivosti strany alebo skutočnosť, že strana nesie dôkazné bremeno, nebráni v tom, aby sa zväzili dôkazy v prospech tejto strany.

Článok 4

Vykonávajúci prepravca

1. Prepravca zodpovedá za celú prepravu podľa ustanovení tohto dohovoru aj vtedy, ak bol výkonom prepravy alebo jej časti poverený vykonávajúci prepravca. Okrem toho sa ustanovenia tohto dohovoru vzťahujú na vykonávajúceho prepravcu za tú časť prepravy, ktorú uskutočňuje.

2. Prepravca zodpovedá v prípade prepravy, ktorú uskutočňuje vykonávajúci prepravca, za konanie a opomenutie vykonávajúceho prepravcu, jeho zamestnancov a jeho zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru.

3. Vykonávajúci prepravca je viazaný akoukoľvek osobitnou dohodou, na základe ktorej prepravca prevezme záväzky, ktoré mu neukladá tento dohovor, alebo akýmkoľvek aktom zrieknutia sa práv, ktoré mu priznáva tento dohovor, len na základe jeho výslovného písomného súhlasu.

4. Ak a v rozsahu v akom za škodu zodpovedajú prepravca a vykonávajúci prepravca, zodpovedajú spoločne a nerozdielne.

5. Nič v tomto článku sa nedotýka akéhokoľvek práva vymáhať náhradu medzi prepravcom a vykonávajúcim prepravcom.

Článok 4a

Povinné poistenie

1. Ak sú cestujúci prepravovaní na palube lode registrovanej v zmluvnom štáte, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, a ak sa uplatňuje tento dohovor, každý dopravca je poistený alebo iným spôsobom finančne zabezpečený, napríklad formou záruky banky alebo podobnej finančnej inštitúcie, na pokrytie zodpovednosti podľa tohto dohovoru v prípade smrti a zranenia cestujúcich. Limit povinného poistenia alebo iného finančného zabezpečenia nesmie byť nižší ako 250 000 účtovných jednotiek za cestujúceho v každom jednotlivom prípade.

2. Osvedčenie, ktorým sa potvrdzuje, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie je platné v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru, sa vydáva pre každú loď po tom, ako príslušný orgán zmluvného štátu rozhodne, že požiadavky podľa odseku 1 boli splnené. Pokiaľ ide o loď zaregistrovanú v zmluvnom štáte, takéto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je loď registrovaná; pokiaľ ide o loď, ktorá nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte, môže ho vydať alebo potvrdiť príslušný orgán ktoréhokoľvek zmluvného štátu. Toto osvedčenie je vo formáte podľa vzoru uvedeného v prílohe k tomuto dohovoru a obsahuje tieto údaje:

a) meno lode, rozlišujúce číslo alebo písmená a prístav registrácie;

- b) meno a hlavné miesto podnikania dopravcu;
- c) identifikačné číslo lode IMO;
- d) typ a trvanie zabezpečenia;
- e) názov a hlavné miesto podnikania poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, a v prípade potreby sídlo podniku, kde bolo uzatvorené poistenie alebo dohodnuté iné finančné zabezpečenie, a
- f) doba platnosti osvedčenia, ktorá nesmie byť dlhšia ako doba platnosti poistenia alebo iného finančného zabezpečenia.
3. a) Zmluvný štát môže splnomocniť na vydávanie osvedčení ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu. Taká inštitúcia alebo organizácia informuje tento štát o vydaní každého osvedčenia. Zmluvný štát vo všetkých prípadoch ručí v plnom rozsahu za úplnosť a presnosť takto vydaného osvedčenia a zaväzuje sa, že zabezpečí opatrenia potrebné na splnenie tejto povinnosti.
- b) Zmluvný štát informuje generálneho tajomníka o:
- i) konkrétnych povinnostiach a podmienkach viazucich sa na oprávnenie delegované na ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu;
 - ii) odňatí takého oprávnenia a
 - iii) dátume nadobudnutia účinnosti takého oprávnenia alebo odňatia takého oprávnenia.
- Delegované oprávnenie nadobudne účinnosť najskôr tri mesiace od dátumu jeho oznámenia generálnemu tajomníkovi.
- c) Inštitúcia alebo organizácia, ktorá je splnomocnená vydávať osvedčenia v súlade s týmto odsekom, musí byť prinajmenšom splnomocnená odnímať tieto osvedčenia v prípade nedodržavania podmienok, za ktorých boli osvedčenia vydané. Inštitúcia alebo organizácia vo všetkých prípadoch oznámi také odňatie osvedčenia štátu, v ktorého mene bolo osvedčenie vydané.
4. Osvedčenie sa vystavuje v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho štátu. Ak použitým jazykom nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text musí obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov, a ak sa tak štát rozhodne, jeho úradný jazyk nie je potrebný.
5. Osvedčenie sa musí nachádzať na palube lode a kópia musí byť uložená u orgánov, ktoré vedú záznam o registrácii lode alebo, ak loď nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte, u orgánu štátu, ktorý vydal alebo osvedčil osvedčenie.
6. Poistenie alebo iné finančné zabezpečenie nespĺňa požiadavky podľa tohto článku v prípade, že môže zaniknúť z iných dôvodov, ako je skončenie doby platnosti poistenia alebo zabezpečenia uvedené v osvedčení, pred uplynutím troch mesiacov od dátumu, kedy bolo orgánom uvedeným v odseku 5 doručené oznámenie o jeho skončení, ak nebolo týmto orgánom osvedčenie odovzdané alebo ak nebolo v uvedenom období vydané nové osvedčenie. Predchádzajúce ustanovenia sa obdobne vzťahujú na akúkoľvek zmenu, ktorá má za následok, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie prestane spĺňať požiadavky podľa tohto článku.
7. Štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, určí v súlade s ustanoveniami tohto článku podmienky vydávania a platnosti osvedčení.
8. Nič v tomto dohovore nie je možné vykladať tak, aby to bránilo zmluvnému štátu spoliehať sa na informácie získané od iných štátov, organizácie alebo od iných medzinárodných organizácií, ktoré sa týkajú finančnej situácie poskytovateľov poistenia alebo iného finančného zabezpečenia na účely tohto dohovoru. V takých prípadoch nie je zmluvný štát, ktorý sa spolieha na také informácie, zbavený zodpovednosti, ktorá sa naň vzťahuje ako na štát, ktorý vydal osvedčenie.

9. Ostatné zmluvné štáty uznávajú na účely tohto dohovoru osvedčenia vydané alebo osvedčené na základe splnomocnenia zmluvného štátu a priznávajú im rovnaký účinok ako nimi vydaným alebo osvedčeným osvedčeniam, a to aj v prípade, ak boli vydané alebo osvedčené v súvislosti s loďou nezaregistrovanou v zmluvnom štáte. Zmluvný štát môže kedykoľvek požiadať o konzultáciu štát, ktorý vydal alebo osvedčil osvedčenie, ak sa domnieva, že poisťovateľ alebo ručiteľ uvedený v poisťovacom osvedčení nie je finančne spôsobilý splniť záväzky, ktoré ukladá tento dohovor.

10. Akýkoľvek nárok na odškodné pokrytý poistením alebo iným finančným zabezpečením v súlade s týmto článkom je možné priamo uplatniť u poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie. V takom prípade sa ako limit zodpovednosti poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, uplatňuje suma stanovená v odseku 1, aj v prípade, ak prepravca alebo vykonávajúci prepravca nemá nárok na obmedzenie zodpovednosti. Odporca sa ďalej môže odvolávať na dôvody vylúčenia zodpovednosti (iné ako úpadok alebo likvidácia), na ktoré by sa v súlade s týmto dohovorom mohol odvolávať prepravca uvedený v odseku 1. Okrem toho sa odporca môže odvolávať na dôvod vylúčenia zodpovednosti z dôvodu, že škoda bola spôsobená v dôsledku úmyselného zneužitia zo strany poisteného, odporca sa však nemôže odvolávať na akýkoľvek iný dôvod vylúčenia zodpovednosti, na ktorý by sa mohol odvolávať odporca v konaní, ktoré by bolo začaté na podnet poisteného proti odporcovi. Odporca má v každom prípade právo vyžadovať, aby prepravca a vykonávajúci prepravca boli účastníkmi konania.

11. Každá suma ustanovená v rámci poistenia alebo iného finančného zabezpečenia uzavretého v súlade s odsekom 1 je určená výhradne na uspokojenie nárokov podľa tohto dohovoru a každá výplata takej sumy vyrovnáva záväzok vyplývajúci z tohto dohovoru do výšky vyplatenej sumy.

12. Zmluvný štát nepovolí prevádzku lode plviacej sa pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, kým nie je vydané osvedčenie podľa odseku 2 alebo 15.

13. Ak ustanovenia tohto článku neustanovujú inak, každý zmluvný štát musí vo svojom vnútroštátnom práve zabezpečiť, aby poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v rozsahu stanovenom v odseku 1 platilo pre každú loď, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, bez ohľadu na to, kde je registrovaná, a ktorá vstupuje do prístavu alebo odchádza z prístavu na jeho území.

14. Bez ohľadu na ustanovenia odseku 5 môže zmluvný štát oznámiť generálnemu tajomníkovi, že na účely odseku 13 sa od lodí nevyžaduje, aby na palube mali alebo aby predkladali osvedčenie vyžadované podľa odseku 2, keď vstupujú do prístavu alebo opúšťajú prístav na jeho území pod podmienkou, že zmluvný štát, ktorý vydal osvedčenie, informoval generálneho tajomníka, že vedie záznamy v elektronickej forme, ktoré sú dostupné všetkým zmluvným štátom, a ktorými sa potvrdzuje existencia osvedčenia a zmluvným štátom umožňuje splniť si povinnosti podľa odseku 13.

15. Ak loď, ktorá je vo vlastníctve zmluvného štátu, nemá uzavreté poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ustanovenia tohto článku, ktoré sa toho týkajú, sa na takú loď nevzťahujú, loď však musí mať na palube osvedčenie vydané príslušnými orgánmi štátu registrácie, v ktorom je uvedené, že loď je vo vlastníctve tohto štátu a že zodpovednosť je pokrytá do výšky predpísanej v súlade s odsekom 1. Takéto osvedčenie sa bude v čo najväčšej miere riadiť vzorom predpísaným v odseku 2.

Článok 5

Cennosti

Prepravca nezodpovedá za stratu alebo poškodenie peňazí, obchodovateľných cenných papierov, zlata, striebra, klenotov, ozdobných predmetov, umeleckých diel ani iných cenností, okrem prípadu, ak také cennosti boli uložené u prepravcu na dohodnutý účel bezpečnej úschovy, pričom v tomto prípade prepravca zodpovedá do limitu stanoveného v článku 8 ods. 3, pokiaľ nie je dohodnutý vyšší limit v súlade s článkom 10 ods. 1.

Článok 6

Účasť na zavinení

Ak prepravca preukáže, že smrť alebo zranenie cestujúceho alebo strata či poškodenie jeho batožiny boli spôsobené úplne alebo čiastočne vinou alebo nedbanlivosťou cestujúceho, môže súd, ktorý vo veci koná, prepravcu úplne alebo čiastočne zbaviť jeho zodpovednosti v súlade s ustanoveniami práva tohto súdu.

Článok 7

Obmedzenie zodpovednosti za smrť a úraz

1. Zodpovednosť prepravcu za smrť alebo zranenie cestujúceho podľa článku 3 v žiadnom prípade nepresiahne 400 000 účtovných jednotiek na jedného cestujúceho v každom jednotlivom prípade. Ak sa v súlade s právom súdu, ktorý vo veci koná, poskytuje odškodné vo forme pravidelných platieb, nesmie uvedený limit presiahnuť rovnocenná kapitálová hodnota takýchto platieb.

2. Zmluvný štát môže osobitnými ustanoveniami vnútroštátneho práva upraviť obmedzenie zodpovednosti stanovené v odseku 1 pod podmienkou, že prípadné vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti nie je nižšie ako obmedzenie stanovené v odseku 1. Zmluvný štát, ktorý využije možnosť ustanovenú v tomto odseku, informuje generálneho tajomníka o prijatom obmedzení zodpovednosti alebo o skutočnosti, že žiadne obmedzenie nie je stanovené.

Článok 8

Obmedzenie zodpovednosti za stratu alebo poškodenie batožiny a vozidiel

1. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie príručnej batožiny nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 2 250 účtovných jednotiek na cestujúceho a na prepravu.

2. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie vozidiel vrátane všetkej batožiny prepravovanej vo vozidle nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 12 700 účtovných jednotiek na vozidlo a na prepravu.

3. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie inej batožiny ako je batožina uvedená v odsekoch 1 a 2 nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 3 375 účtovných jednotiek na cestujúceho a na prepravu.

4. Prepravca a cestujúci sa môžu dohodnúť, že zodpovednosť prepravcu podlieha spoluúčasti cestujúceho nepresahujúcej 330 účtovných jednotiek v prípade poškodenia vozidla a 149 účtovných jednotiek za cestujúceho v prípade straty alebo poškodenia inej batožiny, taká suma sa odpočíta zo škody spôsobenej stratou alebo poškodením.

Článok 9

Účtovná jednotka a prepočet

1. Účtovnou jednotkou uvádzanou v tomto dohovore sú zvláštne práva čerpania vymedzené Medzinárodným menovým fondom. Sumy uvedené v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 sa prepočítavajú na národnú menu štátu súdu, ktorý koná vo veci, na základe hodnoty tejto meny vo vzťahu k zvláštnym právam čerpania v deň vydania rozhodnutia súdu alebo v deň, na ktorom sa strany dohodnú. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta podľa metódy oceňovania uplatňovanej Medzinárodným menovým fondom na jeho operácie a transakcie, ktorá platí v príslušný deň. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta spôsobom, ktorý stanoví tento zmluvný štát.

2. Napriek tomu štát, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu a ktorého právo neumožňuje uplatňovanie ustanovení odseku 1, môže v čase ratifikácie, prijatia alebo schválenia tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu alebo kedykoľvek neskôr vyhlásiť, že účtovná jednotka uvedená v odseku 1 sa rovná 15 zlatým frankom. Zlatý frank uvedený v tomto odseku zodpovedá šesťdesiatpäť a pol miligramom zlata s rýdzosťou deväťsto tisícín. Prepočet zlatého franku na národnú menu sa uskutočňuje podľa práva dotknutého štátu.

3. Výpočet uvedený v poslednej vete odseku 1 a prepočet uvedený v odseku 2 sa uskutočňuje takým spôsobom, aby bola v národnej mene zmluvných štátov v čo najväčšej možnej miere vyjadrená rovnaká reálna hodnota súm uvedených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8, k akej by sa dospelo na základe uplatňovania prvých troch viet odseku 1. Štáty oznámia generálnemu tajomníkovi spôsob výpočtu podľa odseku 1, prípadne výsledok prepočtu v odseku 2, pri uložení listiny o ratifikácii, prijatí, schválení tohto dohovoru alebo pristúpení k nemu a vždy keď dôjde k zmene uvedeného výpočtu alebo prepočtu.

Článok 10

Doplňujúce ustanovenia o obmedzení zodpovednosti

1. Prepravca a cestujúci sa môžu výslovne a v písomnej forme dohodnúť na vyšších limitoch zodpovednosti, ako sú limity stanovené v článkoch 7 a 8.
2. Úrok z náhrady škody a náklady na právne zastupovanie nie sú zahrnuté do limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8.

Článok 11

Dôvody vylúčenia zodpovednosti a obmedzenia zodpovednosti zamestnancov prepravcu

Ak je voči zamestnancovi alebo zástupcovi prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu vznesená žaloba vo veci náhrady škody, na ktorú sa vzťahuje tento dohovor, tento zamestnanec alebo zástupca je v prípade, že preukáže, že konal v rozsahu pôsobnosti svojho pracovného pomeru, oprávnený dovoliavať sa dôvodov vylúčenia zodpovednosti a obmedzení zodpovednosti, ktorých sa podľa tohto dohovoru môže dovoliavať prepravca alebo vykonávajúci prepravca.

Článok 12

Kumulácia nárokov

1. V prípade, že sú v účinnosti limity zodpovednosti stanovené v článkoch 7 a 8, vzťahujú sa na úhrn súm vymáhateľných v rámci všetkých nárokov vzniknutých v dôsledku smrti alebo zranenia ktoréhokoľvek cestujúceho alebo v dôsledku straty alebo poškodenia jeho batožiny.
2. V súvislosti s prepravou, ktorú uskutočňuje vykonávajúci prepravca, úhrn súm vymáhateľných od prepravcu, vykonávajúcemu prepravcu a od ich zamestnancov a zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru nesmie presiahnuť najvyššiu sumu, ktorá by podľa tohto dohovoru mohla byť priznaná v konaní proti prepravcovi alebo vykonávajúcemu prepravcovi, žiadna z uvedených osôb však nezodpovedá za sumu presahujúcu limit, ktorý sa na ne vzťahuje.
3. V každom prípade, ak je zamestnanec alebo zástupca prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu oprávnený podľa článku 11 tohto dohovoru dovoliavať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8, úhrn súm vymáhateľných od prepravcu, prípadne vykonávajúcemu prepravcu, a od takého zamestnanca alebo zástupcu nesmie presiahnuť tieto limity.

Článok 13

Strata práva na obmedzenie zodpovednosti

1. Prepravca nie je oprávnený dovoliavať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8 a v článku 10 ods. 1, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená jeho konaním alebo opomenutím uskutočneným s úmyslom spôsobiť takú škodu alebo z neobstaranosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.
2. Zamestnanec alebo zástupca prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu nie je oprávnený dovoliavať sa týchto limitov, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená jeho konaním alebo opomenutím uskutočneným v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z neobstaranosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.

Článok 14

Základ pre nároky

Žalobu o náhradu škody voči prepravcovi alebo vykonávajúcemu prepravcovi v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo v prípade straty alebo poškodenia batožiny možno podať len v súlade s týmto dohovorom.

Článok 15

Oznámenie o strate alebo poškodení batožiny

1. Cestujúci podá prepravcovi alebo jeho zástupcovi písomne oznámenie:
 - a) v prípade zjavného poškodenia batožiny:
 - (i) pri príručnej batožine, pred svojím vyložením alebo v čase vylozenia;
 - (ii) pri inej batožine, pred jej opätovným vydaním alebo v čase jej opätovného vydania;

b) v prípade poškodenia batožiny, ktoré nie je zjavné, alebo straty batožiny, do pätnástich dní od dátumu vylodenia alebo opätovného vydania batožiny alebo od dátumu, kedy k takému opätovnému vydaniu batožiny malo dôjsť.

2. Ak cestujúci nepostupuje v súlade s týmto článkom, predpokladá sa, že dostal batožinu nepoškodenú, pokiaľ sa nepreukáže opak.

3. Písomné oznámenie nie je potrebné, ak bol stav batožiny v čase jej preberania podrobený spoločnej prehliadke alebo kontrole.

Článok 16

Premlčacia lehota na žalobu

1. Žaloba o náhradu škody v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo straty alebo poškodenia batožiny sa premlčuje v lehote dvoch rokov.

2. Premlčacia lehota sa vypočíta takto:

a) v prípade zranenia osoby, od dátumu vylodenia cestujúceho;

b) v prípade smrti, ku ktorej došlo počas prepravy, od dátumu, keď sa mal cestujúci vylodiť a v prípade zranenia osoby, ku ktorému došlo počas prepravy a ktoré malo za následok smrť cestujúceho po vylodení, od dátumu smrti, za predpokladu, že toto obdobie nepresiahne tri roky od dátumu vylodenia;

c) v prípade straty alebo poškodenia batožiny, od dátumu vylodenia alebo od dátumu, kedy sa malo vylodenie uskutočniť, podľa toho, čo nastalo neskôr.

3. Dôvody pre pozastavenie a prerušenie premlčacích lehôt sa riadia právom súdu, ktorý vo veci koná, v žiadnom prípade však nie je možné podať žalobu podľa dohovoru po uplynutí ktorejkoľvek z týchto lehôt:

a) päť rokov od dátumu vylodenia cestujúceho alebo od dátumu, keď sa vylodenie malo uskutočniť, podľa toho, ktorý dátum je neskorší; alebo, ak nasledujúca lehota uplynie skôr;

b) tri roky od dátumu, keď sa žalobca dozvedel, alebo sa odôvodnene predpokladá, že sa mal dozvedieť o zranení, strate alebo škode spôsobenej udalosťou.

4. Bez ohľadu na odseky 1, 2 a 3 tohto článku je možné predĺžiť premlčaciu lehotu na základe vyhlásenia prepravcu alebo na základe dohody strán po vzniku dôvodu na žalobu. Vyhlásenie alebo dohoda musia mať písomnú podobu.

Článok 17

Príslušná jurisdikcia (*)

Článok 17a

Uznanie a vynútiteľnosť (*)

Článok 18

Neplatnosť zmluvných ustanovení

Akékoľvek zmluvné ustanovenie prijaté predtým, ako došlo k udalosti, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie cestujúceho alebo stratu alebo poškodenie batožiny cestujúceho, ktorého cieľom je zbaviť akúkoľvek osobu zodpovednú podľa tohto dohovoru zodpovednosti voči cestujúcemu alebo stanoviť nižší limit zodpovednosti, ako je limit stanovený v tomto dohovore, okrem prípadu podľa článku 8 ods. 4, a akékoľvek také ustanovenie, ktorého cieľom je presunúť dôkazné bremeno, ktoré znáša prepravca alebo vykonávajúci prepravca, alebo ustanovenie s účinkom, ktorý obmedzuje možnosti ustanovené v článku 17 ods. 1 alebo 2, je neplatné; neplatnosť takéhoto ustanovenia však nemá za následok neplatnosť zmluvy o preprave, ktorá naďalej podlieha ustanoveniam tohto dohovoru.

(*) Znenie článku 17 sa neuvádza.

Článok 20

Škoda spôsobená jadrovou haváriou

Podľa tohto dohovoru nevzniká žiadna zodpovednosť za škodu spôsobenú jadrovou haváriou:

- a) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia buď podľa Parížskeho dohovoru z 29. júla 1960 o občianskoprávnej zodpovednosti v oblasti jadrovej energie v znení Dodatkového protokolu z 28. januára 1964, alebo podľa Viedenského dohovoru z 21. mája 1963 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou, alebo podľa akýchkoľvek jeho zmien alebo doplnení alebo protokolu k nemu, ktoré nadobudli platnosť, alebo
- b) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia na základe vnútroštátneho právneho predpisu upravujúceho zodpovednosť za takú škodu za predpokladu, že taký právny predpis je v každom ohľade rovnako priaznivý pre osoby, ktoré môžu utrpieť škodu, ako Parížsky alebo Viedenský dohovor alebo akékoľvek jeho zmeny alebo doplnenia alebo protokol k nemu, ktoré nadobudli platnosť.

Článok 21

Komerčná preprava uskutočňovaná verejnými orgánmi

Tento dohovor sa vzťahuje na komerčnú prepravu uskutočňovanú štátmi alebo verejnými orgánmi na základe zmluvy o preprave v zmysle článku 1.

[Články 22 a 23 Protokolu z roku 2002 k Aténskeму dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974]

Článok 22

Revízia a zmeny a doplnenia (*)

Článok 23

Zmena a doplnenie limitov

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 22, osobitný postup v tomto článku sa uplatňuje výhradne na účely zmeny a doplnenia limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
2. Na žiadosť najmenej polovice zmluvných štátov tohto protokolu, v žiadnom prípade však nie menej ako šiestich zmluvných štátov tohto protokolu, zašle generálny tajomník všetkým členom organizácie a všetkým zmluvným štátom každý návrh na zmenu a doplnenie limitov vrátane spoločných stanovovaných v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
3. Všetky zmeny a doplnenia navrhnuté a rozoslané tak, ako je uvedené vyššie, sa predkladajú právnomu výboru organizácie (ďalej len „právny výbor“) na posúdenie najskôr šesť mesiacov od ich rozoslania.
4. Všetky zmluvné štáty dohovoru v znení tohto protokolu, či už sú alebo nie sú členmi organizácie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaní právneho výboru na účely posúdenia a prijatia zmien a doplnení.
5. Zmeny a doplnenia sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou zmluvných štátov dohovoru v znení tohto protokolu, ktoré sú prítomné a hlasujú v právnom výbore rozšírenom tak, ako je stanovené v odseku 4, pod podmienkou, že v čase hlasovania je prítomná najmenej polovica zmluvných štátov dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
6. Pri rozhodovaní o návrhu na zmenu a doplnenie limitov právny výbor zohľadňuje skúsenosti vyplývajúce z udalostí, a najmä rozsah nimi spôsobených škôd, zmeny v peňažných hodnotách a vplyv navrhovaných zmien a doplnení na náklady poistenia.

(*) Znenie článku 22 sa neuvádza.

7. a) Zmeny a doplnenia limitov podľa tohto článku sa nemôžu posudzovať skôr ako po uplynutí piatich rokov od dátumu, ktorým bol protokol otvorený na podpis, ani skôr ako po uplynutí piatich rokov od dátumu nadobudnutia platnosti predošlých zmien a doplnení podľa tohto článku.
- b) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá limitu stanovenému v dohovore v znení tohto protokolu, zvýšenému o šesť percent ročne vypočítanému na zloženom základe od dátumu, kedy bol tento protokol otvorený na podpis.
- c) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá trojnásobku limitu stanoveného v dohovore zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
8. Organizácia oznamuje všetkým zmluvným štátom všetky zmeny a doplnenia prijaté v súlade s odsekom 5. Zmeny a doplnenia sa považujú za schválené po uplynutí osemnásťmesačnej lehoty od dátumu oznámenia, okrem prípadu, keď najmenej jedna štvrtina štátov, ktoré boli zmluvnými štátmi v čase schválenia zmien a doplnkov, oznámi v tejto lehote generálnemu tajomníkovi, že zmeny a doplnenia neschvaľuje; v takom prípade sú zmeny a doplnenia zamietnuté a nemajú žiadny účinok.
9. Zmeny a doplnenia, ktoré sa považujú za schválené v súlade s odsekom 8, nadobúdajú platnosť osemnásť mesiacov po ich schválení.
10. Všetky zmluvné štáty sú viazané zmenami a doplneniami, pokiaľ nevypovedajú protokol v súlade s článkom 21 odsekmi 1 a 2 najmenej šesť mesiacov pred tým, ako zmeny a doplnenia nadobudnú platnosť. Také vypovedanie nadobudne účinnosť, keď zmeny a doplnenia nadobudnú platnosť.
11. Ak bola prijatá zmena a doplnenie, ale ešte neuplynula osemnásťmesačná lehota na jej schválenie, štát, ktorý sa stal zmluvným štátom počas tejto lehoty, bude viazaný zmenou a doplnením, ak nadobudne platnosť. Štát, ktorý sa stane zmluvným štátom po uplynutí tejto lehoty, je viazaný zmenou a doplnením, ktoré bolo schválené v súlade s odsekom 8. V prípadoch uvedených v tomto odseku sa štát stáva viazaný zmenou a doplnením, keď taká zmena a doplnenie nadobudne platnosť alebo keď pre tento štát nadobudne platnosť tento protokol, ak je tento dátum neskorší.
-

PRÍLOHA K ATÉNSKEMU DOHOVORU

OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ V SÚVISLOSTI SO ZODPOVEDNOSŤOU ZA SMŤ A ZRANENIE CESTUJÚCICH

Vydané v súlade s ustanoveniami článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode	Identifikačné číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode IMO	Prístav registrácie	Meno/názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania dopravcu

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď, existuje platné poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Typ zabezpečenia

Trvanie zabezpečenia

Meno/názov a adresa poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov)

Meno/názov

Adresa

Toto osvedčenie je platné do

Vydala alebo osvedčila vláda

(Úplný názov štátu)

ALEBO

Ak zmluvný štát využíva článok 4a ods. 3, malo by sa použiť toto znenie:

Toto osvedčenie na základe poverenia vlády

(úplný názov štátu) vydáva (názov inštitúcie alebo organizácie)

V

(Miesto)

(Dátum)

.....
(Podpis a funkcia vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

1. V prípade potreby môže označenie štátu obsahovať odkaz na príslušný orgán verejnej moci krajiny, v ktorej sa osvedčenie vydalo.
2. Ak sa celková suma zabezpečenia poskytla z viac ako jedného zdroja, mala by sa uviesť výška každej sumy.
3. Ak sa zabezpečenie poskytuje vo viacerých formách, tieto formy by sa mali vymenovať.
4. V kolónke „trvanie zabezpečenia“ sa musí uviesť dátum, ktorým takéto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
5. V kolónke „adresa“ poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov) sa musí uviesť sídlo podniku poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov). V prípade potreby sa uvedie sídlo podniku, kde sa poistenie alebo iné zabezpečenie uzatvorilo.

PRÍLOHA II

Výňatok z výhrady a usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie 19. októbra 2006**VÝHRADA A USMERNENIA IMO NA VYKONÁVANIE ATÉNSKEHO DOHOVORU****Výhrada**

1. Aténsky dohovor by sa mal ratifikovať s touto výhradou alebo vyhlásením s rovnakým účinkom:

„[1.1.] Výhrada vlády ... v súvislosti s ratifikáciou Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 (ďalej len ‚dohovor‘)

Obmedzenie zodpovednosti prepravcov atď.

[1.2.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť zodpovednosť uvedenú v článku 3 ods. 1 alebo 2 dohovoru, ak existuje, v súvislosti so smrťou alebo úrazom cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa obmedziť túto zodpovednosť na nižšiu z týchto súm:

— 250 000 účtovných jednotiek za každého cestujúceho v každom jednotlivom prípade,

alebo

— 340 miliónov účtovných jednotiek celkovo na loď v každom jednotlivom prípade.

[1.3.] Vláda ... si tiež vyhradzuje právo uplatniť mutatis mutandis body 2.1.1 a 2.2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru na takéto zodpovednosti, a zaväzuje sa ich uplatňovať.

[1.4.] Rovnakým spôsobom sa obmedzuje zodpovednosť vykonávajúceho prepravcu podľa článku 4 dohovoru, zodpovednosť zamestnancov a zástupcov prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu podľa článku 11 dohovoru a limit úhrnu súm vymáhateľných podľa článku 12 dohovoru.

[1.5.] Výhrada a záväzok uvedené v bode 1.2 sa uplatnia bez ohľadu na základ pre zodpovednosť podľa článku 3 ods. 1 alebo 2 a bez ohľadu na čokoľvek, čo by bolo v rozpore s článkami 4 alebo 7 dohovoru; táto výhrada a záväzok však nemajú vplyv na pôsobnosť článkov 10 a 13.

Povinné poistenie a obmedzenie zodpovednosti poisťovateľov

[1.6.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť požiadavku uvedenú v článku 4a ods. 1 mať poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa túto požiadavku obmedziť na nižšiu z týchto súm:

— 250 000 účtovných jednotiek za každého cestujúceho v každom jednotlivom prípade

alebo

— 340 miliónov účtovných jednotiek celkovo na loď v každom jednotlivom prípade.

[1.7.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť zodpovednosť poisťovateľa alebo iných osôb, ktoré poskytujú finančné zabezpečenie podľa článku 4a ods. 10, v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa obmedziť na najvyššiu hranicu sumu poistenia alebo iného finančného zabezpečenia, ktoré prepravca musí mať podľa bodu 1.6 tejto výhrady.

[1.8.] Vláda ... si tiež vyhradzuje právo uplatňovať usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru vrátane uplatňovania doložiek uvedených v bodoch 2.1 a 2.2 usmernení a zaväzuje sa ich uplatňovať na všetky povinné poistenia podľa dohovoru.

[1.9.] Vláda ... si vyhradzuje právo zbaviť poskytovateľa poistenia alebo iného finančného zabezpečenia podľa článku 4a ods. 1 každej zodpovednosti, ku ktorej sa nezaviazal, a zaväzuje sa tak robiť.

Osvedčovanie

[1.10.] Vláda ... si vyhradzuje právo vydávať osvedčenia o poistení podľa článku 4a ods. 2 dohovoru a zaväzuje sa ich vydávať s cieľom:

- premietnuť obmedzenia zodpovednosti a požiadavky na poistné krytie uvedené v bodoch 1.2, 1.6, 1.7 a 1.9 a
- doplniť ďalšie obmedzenia, požiadavky a výnimky tohto druhu, ktoré si podľa nej vyžadujú podmienky na poisťovacom trhu v čase vydania osvedčenia.

[1.11.] Vláda ... si vyhradzuje právo uznávať osvedčenia o poistení vydané na základe podobnej výhrady inými štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami, a zaväzuje sa ich uznávať.

[1.12.] Všetky tieto obmedzenia, požiadavky a výnimky sa zreteľne premietnu do osvedčenia vydaného alebo potvrdeného podľa článku 4a ods. 2 dohovoru.

Vzťah medzi touto výhradou a usmerneniami IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru

[1.13.] Práva, ktoré sa prostredníctvom tejto výhrady ponechali, sa budú vykonávať s náležitým ohľadom na usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru alebo ich zmeny a doplnenia s cieľom zabezpečiť jednotnosť. Ak právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie schválil navrhované zmeny a doplnenia usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru vrátane limitov, tieto zmeny a doplnenia sa budú uplatňovať odo dňa, ktorý určil výbor. Týmto nie sú dotknuté pravidlá medzinárodného práva, pokiaľ ide o právo štátu na stiahnutie svojej výhrady alebo na jej zmenu a doplnenie.“

Usmernenia

2. Pri súčasnom stave poistného trhu by zmluvné strany mali vydávať osvedčenie o poistení na základe jednej záruky od poisťovateľa, ktorý kryje riziká v prípade vojny, a iného poisťovateľa, ktorý kryje riziká v prípade mieru. Každý poisťovateľ by mal niesť zodpovednosť len za svoju časť. Mali by sa uplatňovať tieto pravidlá (doložky, na ktoré sa odkazuje, sú uvedené v dodatku A):

2.1. Poistenie v prípade vojny a v prípade mieru môže podliehať týmto doložkám:

2.1.1. Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade rádioaktívnej kontaminácie, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (ustanovujúca doložka č. 370);

2.1.2. Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade počítačových útokov (ustanovujúca doložka č. 380);

2.1.3. Dôvody vylúčenia zodpovednosti a obmedzenie zodpovednosti poskytovateľa povinného finančného zabezpečenia podľa tohto dohovoru zmeneného a doplneného týmito usmerneniami, najmä limit vo výške 250 000 účtovných jednotiek za cestujúceho v každom jednotlivom prípade;

2.1.4. Ustanovenie o tom, že poistenie sa vzťahuje len na zodpovednosť, ktorá je predmetom dohovoru zmeneného a doplneného týmito usmerneniami;

2.1.5. Ustanovenie o tom, že každá suma vysporiadaná podľa dohovoru sa použije na zníženie zostávajúcej zodpovednosti prepravcu a/alebo jeho poisťovateľa podľa článku 4a dohovoru, aj keď ju nevypláti príslušný poisťovateľ poskytujúci poistenie v prípade vojny alebo mieru ani sa od nich nenárokuje.

2.2. Poistenie v prípade vojny kryje zodpovednosť, ak nejaká existuje, za škodu v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho spôsobenú:

- vojnu, občianskou vojnou, revolúciou, vzburou, povstaním alebo z nich vyplývajúcimi občianskymi nepokojmi alebo každým násilným činom zo strany mocnosti, ktorá vedie vojnu, alebo proti nej,
- zajatím, zmocnením, vzatím do väzby, obmedzením alebo zadržaním a ich dôsledkami alebo každým pokusom o ohrozenie,
- zabudnutými mínami, torpédami, bombami alebo inými zabudnutými vojnovými zbraňami,
- činom teroristu alebo každej osoby, ktorá koná so zlým úmyslom alebo z politického motívu, a opatreniami prijatými s cieľom zabrániť alebo odporovať každému riziku tohto druhu,
- zhabaním a vyvlastnením,

a môžu sa naň vzťahovať tieto výnimky, obmedzenia a požiadavky:

2.2.1. *Doložka o automatickom ukončení a vylúčení v prípade vojny*

2.2.2. V prípade, že nárokové sumy jednotlivých cestujúcich prekročia úhrnom 340 miliónov účtovných jednotiek celkom na loď v každom jednotlivom prípade, prepravca je oprávnený obmedziť svoju zodpovednosť na 340 miliónov účtovných jednotiek, avšak vždy za predpokladu, že:

- táto suma by sa mala rozdeliť medzi osoby, ktoré si uplatňujú nárok, pomerne k ich stanoveným nárokom,
- táto suma sa môže rozdeliť na jednu alebo viac častí medzi osoby, ktoré si uplatňujú nárok, známe v čase rozdeľovania, a
- rozdeliť túto sumu môže poisťovateľ alebo súd alebo iný príslušný orgán, na ktorý sa obráti poisťovateľ v ktoromkoľvek zmluvnom štáte, v ktorom sa začali konania vo vzťahu k nárokom, ktoré poistenie údajne kryje.

2.2.3. Doložka o oznámení s tridsaťdňovou výpovednou lehotou v prípadoch, na ktoré sa nevzťahuje bod 2.2.1.

2.3. Poistenie v prípade mieru by malo kryť všetky riziká, na ktoré sa vzťahuje povinné poistenie, okrem rizík uvedených v bode 2.2 bez ohľadu na to, či sa na ne vzťahujú výnimky, obmedzenia alebo požiadavky uvedené v bode 2.1 a 2.2.

3. Príklad súboru poisťných záruk (modré karty) a osvedčenie o poistení, ktoré odzrkadľujú tieto usmernenia, sú v dodatku B.

DODATOK A

Doložky uvedené v usmerneniach 2.1.1, 2.1.2 a 2.2.1

Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade rádioaktívnej kontaminácie, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (doložka č. 370 z 10. novembra 2003)

Táto doložka je nadradená všetkému, čo s ňou v tomto poistení nie je v súlade.

1. Toto poistenie v žiadnom prípade nekryje zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré priamo alebo nepriamo spôsobilo, ku ktorým prispelo alebo ktoré vyplynuli:
 - 1.1. z ionizujúceho žiarenia alebo kontaminácie rádioaktivitou z jadrového paliva alebo jadrového odpadu alebo spaľovania jadrového paliva;
 - 1.2. z rádioaktívnych, toxických, výbušných alebo iných nebezpečných alebo kontaminujúcich vlastností jadrových zariadení, reaktora alebo jadrových celkov alebo ich jadrových zložiek;
 - 1.3. zo zbraní alebo zariadení, ktoré využívajú atómové alebo jadrové štiepenie a/alebo syntézu alebo inú podobnú reakciu alebo rádioaktívnu silu alebo látku;
 - 1.4. z rádioaktívnych, toxických, výbušných alebo iných nebezpečných alebo kontaminujúcich vlastností rádioaktívnej látky. Vylúčení v tomto bode doložky sa nerozširuje na rádioaktívne izotopy okrem jadrového paliva, ak sa tieto izotopy pripravujú, prepravujú, uskladňujú alebo používajú na obchodné, poľnohospodárske, medicínske, vedecké alebo iné podobné mierové účely;
 - 1.5. z chemickej, biologickej, biochemickej alebo elektromagnetickej zbrane.

Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade počítačových útokov (doložka č. 380 z 10. novembra 2003)

1. S výhradou jedine doložky 1.2 uvedenej nižšie toto poistenie v žiadnom prípade nekryje zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré priamo alebo nepriamo spôsobilo alebo ku ktorým prispeli, ako prostriedok na spôsobenie škody, použitie alebo činnosť počítača, počítačového systému, počítačového softvérového programu, škodlivého kódu, počítačového vírusu alebo procesu alebo iného elektronického systému, alebo ktoré z nich vyplynuli.
2. Ak túto doložku potvrdzujú poistenia, ktoré kryjú riziká ako vojna, občianska vojna, revolúcia, vzbura, povstanie alebo z nich vyplývajúce občianske nepokoje alebo každý násilný čin zo strany mocnosti, ktorá vedie vojnu, alebo proti nej, alebo terorizmu alebo každá osoba, ktorá koná z politického motívu, neuplatňuje sa doložka 1.1 s cieľom vylúčiť škody (ktoré by inak boli kryté) vyplývajúce z použitia počítača, počítačového systému alebo počítačového softvérového programu alebo iného elektronického systému v odpaľovacom a/alebo riadiacom systéme a/alebo palebnom mechanizme zbraní alebo rakiet.

Automatické ukončenie a vylúčenie v prípade vojny

1.1. Automatické ukončenie krytia

Bez ohľadu na to, či bolo podané toto oznámenie o zrušení, dané krytie sa UKONČÍ AUTOMATICKY

1.1.1. v prípade vypuknutia vojny (či už bola vojna vyhlásená alebo nie) medzi niektorou z týchto krajín: Spojené kráľovstvo, Spojené štáty americké, Francúzsko, Ruská federácia, Čínska ľudová republika;

1.1.2. s ohľadom na každé plavidlo, v súvislosti s ktorým je dané krytie udelené, ak sa takéto plavidlo vyžiada z dôvodu nároku naň alebo na použitie.

1.2. Vojna piatich mocností

Toto poistenie vylučuje

1.2.1. zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré vyplývajú z vypuknutia vojny (či už bola vojna vyhlásená alebo nie) medzi niektorými z týchto krajín: Spojené kráľovstvo, Spojené štáty americké, Francúzsko, Ruská federácia, Čínska ľudová republika;

1.2.2. vyžiadanie z dôvodu nároku naň alebo na použitie.

DODATOK B

I. Príklady poistných záruk (modré karty) uvedené v usmernení 3

Modrá karta vydaná poisťovateľom poskytujúcim poistenie v prípade vojny

Osvedčenie poskytnuté ako dôkaz o poistení podľa článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Meno lode:

Identifikačné číslo lode IMO:

Prístav registrácie:

Meno/názov a adresa vlastníka:

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď vo vlastníctve uvedeného vlastníka, existuje platné poistenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 s výhradou všetkých výnimiek a obmedzení, ktoré pre povinné poistenie v prípade vojny umožňuje dohovor a usmernenia na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006, vrátane najmä týchto doložiek: [Tu sa môže vložiť znenie dohovoru a usmernení s dodatkami v želanom rozsahu]

Poistné obdobie od: 20. februára 2007

do: 20. februára 2008

Stále však platí, že poisťovateľ môže zrušiť toto osvedčenie prostredníctvom písomného oznámenia s 30 dňovou výpovednou lehotou, ktoré odovzdá uvedenému orgánu a na základe ktorého zaniká zodpovednosť poisťovateľa odo dňa skončenia uvedenej výpovednej lehoty oznámenia, avšak len vo vzťahu k udalostiam, ktoré nastanú po tomto dátume.

Dátum:

Toto osvedčenie vydal:

War Risks, Inc

[Adresa]

.....

Ako zástupca len za spoločnosť War Risks, Inc.

Podpis poisťovateľa

Modrá karta vydaná poisťovateľom poskytujúcim poistenie v prípade mieru

Osvedčenie poskytnuté ako dôkaz o poistení podľa článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode:

Identifikačné číslo lode IMO:

Prístav registrácie:

Meno/názov a adresa vlastníka:

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď vo vlastníctve uvedeného vlastníka, existuje platné poistenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 s výhradou všetkých výnimiek a obmedzení, ktoré pre poistenie v prípade mieru umožňuje dohovor a usmernenia na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006, vrátane najmä týchto doložiek: [Tu sa môže vložiť znenie dohovoru a usmernení s dodatkami v želanom rozsahu]

Poistné obdobie od: 20. februára 2007

do: 20. februára 2008

Stále však platí, že poisťovateľ môže zrušiť toto osvedčenie prostredníctvom písomného oznámenia s trojmesačnou výpovednou lehotou, ktoré odovzdá uvedenému orgánu a na základe ktorého zaniká zodpovednosť poisťovateľa odo dňa skončenia uvedenej výpovednej lehoty oznámenia, avšak len vo vzťahu k udalostiam, ktoré nastanú po tomto dátume.

Dátum:

Toto osvedčenie vydal:

PANDI P&I

[Adresa]

.....

Ako zástupca len za spoločnosť PANDI
P&I

Podpis poisťovateľa

II. Vzor osvedčenia o poistení uvedeného v usmerní 3

OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ V SÚVISLOSTI SO ZODPOVEDNOSŤOU ZA SMŔŤ A ÚRAZ CESTUJÚCICH

Vydané v súlade s ustanoveniami článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode	Identifikačné číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode IMO	Prístav registrácie	Meno/názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania dopravcu

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď, existuje platné poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Typ zabezpečenia

Trvanie zabezpečenia

Meno/názov a adresa poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov)

Poistné krytie, ktoré sa týmto osvedčuje, je rozdelené na jedno poistenie v prípade vojny a jedno poistenie v prípade mieru podľa usmernení na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006. Na tieto obidve časti poistného krytia sa vzťahujú výnimky a obmedzenia, ktoré umožňuje dohovor a usmernenia o vykonávaní. Poisťovatelia nie sú zodpovední spoločne a nerozdielne. Poisťovatelia sú:

Pre vojnové riziká: War Risks, Inc., [adresa]

Pre riziká v prípade mieru: Pandi P&I, [adresa]

Toto osvedčenie je platné do

Vydala alebo osvedčila vláda

(Úplný názov štátu)

ALEBO

Ak zmluvný štát využíva článok 4a ods. 3, malo by sa použiť toto znenie:

Toto osvedčenie na základe poverenia vlády(úplný názov štátu) vydáva
(názov inštitúcie alebo organizácie)

V
(Miesto) (Dátum)

.....
(Podpis a funkcia vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

1. V prípade potreby môže označenie štátu obsahovať odkaz na príslušný orgán verejnej moci krajiny, v ktorej sa osvedčenie vydalo.
2. Ak sa celková suma zabezpečenia poskytla z viac ako jedného zdroja, mala by sa uviesť výška každej sumy.
3. Ak sa zabezpečenie poskytuje vo viacerých formách, tieto formy by sa mali vymenovať.
4. V kolónke „trvanie zabezpečenia“ sa musí uviesť dátum, ktorým takéto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
5. V kolónke „adresa“ poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov) sa musí uviesť hlavné miesto podnikania poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov). V prípade potreby sa uvedie sídlo podniku, kde sa poistenie alebo iné zabezpečenie uzatvorilo.

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/15/ES

z 23. apríla 2009

o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov**(prepracované znenie)****(Text s významom pre EHP)**

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom ⁽³⁾,

keďže:

(1) Smernica Rady 94/57/ES z 22. novembra 1994 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov ⁽⁴⁾ bola niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Keďže sa majú prijať ďalšie zmeny a doplnenia, mala by sa v záujme jasnosti prepracovať.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 633), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 184 E, 22.7.2008, s. 11), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 20.

(2) S ohľadom na povahu ustanovení smernice 94/57/ES sa javí ako vhodné prepracovať jej ustanovenia do dvoch rôznych právnych nástrojov Spoločenstva, a to smernice a nariadenia.

(3) Rada vo svojom uznesení z 8. júna 1993 o spoločnej politike bezpečnosti morí stanovila cieľ odstrániť z vôd Spoločenstva všetky lode, ktoré nespĺňajú normy, a vyzdvihla ako prioritu akciu Spoločenstva vytvorenú na zabezpečenie účinného a jednotného vykonávania medzinárodných pravidiel vypracovaním spoločných noriem pre klasifikačné spoločnosti.

(4) Bezpečnosť a ochrana pred znečisťovaním na mori sa môžu účinne zvýšiť prísny uplatňovaním medzinárodných dohovorov, kódexov a rezolúcií pri súčasnom podporovaní cieľa slobody poskytovania služieb.

(5) Zodpovednosť za kontrolu zhody lodí s jednotnými medzinárodnými normami bezpečnosti a ochrany pred znečisťovaním morí nesú vlajkové štáty a prístavné štáty.

(6) Členské štáty sú zodpovedné za vydávanie medzinárodných osvedčení o bezpečnosti a predchádzaní znečisťovaniu, upravených v dohovoroch, ako je napríklad Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 (SOLAS 74), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z 2. novembra 1973 (MARPOL), ako aj za vykonávanie uvedených dohovorov.

(7) V zhode s týmito dohovormi všetky členské štáty môžu poveriť v rôznom rozsahu osvedčovaním takejto zhody uznané organizácie a môžu na ne delegovať vydávanie príslušných osvedčení lodí a predchádzanie znečisťovaniu, ktoré spôsobujú.

- (8) Veľký počet existujúcich organizácií uznaných zmluvnými stranami Medzinárodnej námornej organizácie (International Maritime Organisation – IMO) na celom svete nezaručuje primerané vykonávanie pravidiel ani dostatočnú spoľahlivosť pri konaní v mene vnútroštátnych úradov, pretože nemajú primerané štruktúry a skúsenosti, o ktoré by sa mohli oprieť a ktoré by im umožnili vykonávať svoje povinnosti na vysokej odbornej úrovni.
- (9) V súlade s kapitolou II-1 časťou A-1 predpisom 3-1 dohovoru SOLAS 74 členské štáty zodpovedajú za zabezpečenie toho, aby boli lode plávajúce pod ich vlajkou projektované, skonštruované a udržiavané v súlade s požiadavkami organizácií týkajúcimi sa štruktúry, mechaniky a elektrických inštalácií, uznanými úradmi. Tieto organizácie preto vypracúvajú a uplatňujú pravidlá v oblasti projektovania, stavby, údržby a inšpekcie lodí a zodpovedajú za inšpekcie lodí v mene vlajkového štátu a za osvedčovanie schopnosti týchto lodí plniť kritériá medzinárodných dohovorov na vydávanie príslušných osvedčení. Na uspokojivé vykonávanie týchto povinností potrebujú úplnú nezávislosť, vysoko špecializovanú technickú spôsobilosť a dôsledné riadenie kvality.
- (10) Organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí plnia významnú úlohu v právnych predpisoch Spoločenstva o námornej bezpečnosti.
- (11) Organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí by mali byť schopné ponúkať svoje služby v Spoločenstve a navzájom si konkurovať a zároveň poskytovať rovnakú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Preto by sa mali v rámci Spoločenstva jednotne ustanoviť a uplatňovať potrebné odborné normy ich činností.
- (12) Vydávanie osvedčenia o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode sa môže zveriť súkromným subjektom s dostatočnými skúsenosťami a kvalifikovaným personálom.
- (13) Členský štát môže obmedziť počet uznaných organizácií, ktoré oprávňuje v súlade so svojimi potrebami založenými na objektívnych a transparentných dôvodoch, výhradou kontroly vykonávanej Komisiou v súlade s postupom výboru.
- (14) Táto smernica by mala zaisťovať slobodu poskytovania služieb v Spoločenstve; Spoločenstvo by sa preto malo dohodnúť s tretími krajinami, v ktorých sa nachádzajú niektoré z uznaných organizácií, s cieľom zabezpečiť rovnaký prístup, aký sa uplatňuje na uznané organizácie, ktoré sa nachádzajú v Spoločenstve.
- (15) Užšie zapojenie vnútroštátnych úradov do prehliadok lodí a do vydávania príslušných osvedčení je potrebné na zabezpečenie plnej zhody s medzinárodnými bezpečnostnými pravidlami, aj keď členské štáty poverili vykonávaním štatutárnych povinností uznané organizácie, ktoré netvorí časť ich správy. Je preto vhodné vytvoriť užšie pracovné vzťahy medzi úradmi a uznanými organizáciami, ktoré poverili a ktoré môžu požadovať, aby uznané organizácie boli miestne zastúpené na území členského štátu, v mene ktorého vykonávajú svoje povinnosti.
- (16) Ak uznaná organizácia, jej inšpektori alebo technický personál vydajú príslušné osvedčenia v mene úradu, členské štáty by mali zvážiť možnosť, pokiaľ ide o tieto delegované činnosti, že im poskytnú primerané právne záruky a právnu ochranu vrátane príslušného práva na obranu, s výnimkou imunity, ktorá je výsadným právom neoddeliteľným od suverenity, ktorého sa môžu dovoliť len členské štáty, a preto ho nemožno delegovať.
- (17) Rozdielnosti v podmienkach režimov finančnej zodpovednosti medzi uznanými organizáciami konajúcimi v mene členských štátov by zabránili správne vykonávaniu tejto smernice. Ako príspevok k riešeniu tohto problému sa odporúča zaviesť istú mieru harmonizácie na úrovni Spoločenstva vo vzťahu k zodpovednosti za akúkoľvek námornú nehodu spôsobenú uznanou organizáciou, o ktorej rozhodol súd, vrátane urovnania sporov prostredníctvom rozhodcovského konania.
- (18) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽¹⁾.
- (19) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tejto smernice s cieľom zahrnúť neskoršie zmeny a doplnenia súvisiacich medzinárodných dohovorov, protokolov, kódexov a rezolúcií. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (20) Členským štátom by sa okrem toho mala ponechať možnosť pozastaviť alebo zrušiť platnosť oprávnenia udeleného uznanej organizácii, pričom by o svojich rozhodnutiach mali informovať Komisiu a ostatné členské štáty a mali by ho riadne odôvodniť.

(¹) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (21) Členské štáty by mali pravidelne hodnotiť výkon uznávaných organizácií, ktoré konajú v ich mene, a poskytnúť Komisii a všetkým ostatným členským štátom presné informácie týkajúce sa tohto výkonu.
- (22) Keď členské štáty konajú ako prístavné orgány, požaduje sa od nich zvýšenie bezpečnosti a ochrany pred znečisťovaním vôd Spoločenstva pomocou prednostnej kontroly lodí majúcich osvedčenia organizácií, ktoré nespĺňajú spoločné kritériá, a tým zabezpečiť, aby sa s loďami plávajúcimi pod vlajkou tretieho štátu nezaobchádzalo miernejšie.
- (23) V súčasnosti neexistujú jednotné medzinárodné normy, ktorým musia vyhovovať všetky lode buď v etape výstavby, alebo v priebehu ich životnosti, pokiaľ ide o trup lode, strojové zariadenia a elektrické a ovládacie zariadenia. Také normy môžu byť stanovené podľa pravidiel uznávaných organizácií alebo rovnocenných noriem, o ktorých môžu rozhodnúť vnútroštátne úrady v súlade s postupom ustanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti ⁽¹⁾.
- (24) Keďže cieľ tejto smernice, a to stanovenie opatrení, ktoré majú členské štáty dodržiavať vo vzťahu k organizáciám povereným vykonávaním inšpekcií, prehliadkami a osvedčovaním lodí v Spoločenstve, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu ich rozsahu ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (25) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala vzťahovať na tie ustanovenia, ktoré predstavujú významnú zmenu v porovnaní so smernicou 94/57/ES. Povinnosť transponovať nezmenené ustanovenia vyplýva z uvedenej smernice.
- (26) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov súvisiacich s lehotami na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva uvedenými v prílohe I časti B.
- (27) V súlade s bodom 34 Medziinstitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby
- pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (28) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (prepracované znenie) ⁽³⁾ sú stanovené opatrenia, ktoré majú uplatňovať organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Táto smernica stanovuje opatrenia, ktoré majú členské štáty vo vzťahu k príslušným organizáciám povereným vykonávaním inšpekcií, prehliadok a osvedčovaním lodí dodržať v záujme plnenia medzinárodných dohovorov o bezpečnosti na mori a zabránení znečisťovaniu mora, pričom budú podporovať cieľ slobody poskytovania služieb. Zahŕňa to aj vypracúvanie a vykonávanie bezpečnostných požiadaviek pre trup lode, strojové zariadenia a elektrické a ovládacie zariadenia, pre ktoré platia medzinárodné dohovory.

Článok 2

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto pojmy:

- a) „loď“ znamená loď, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti medzinárodných dohovorov;
- b) „loď plávajúca pod vlajkou členského štátu“ znamená loď registrovanú v členskom štáte a plávajúcu pod vlajkou daného členského štátu v súlade s jeho právnymi predpismi. Lode, ktoré sa nezhodujú s týmto vymedzením, sa považujú za lode plávajúce pod vlajkou tretích štátov;
- c) „inšpekcie a prehliadky“ znamenajú inšpekcie a prehliadky, ktoré sú povinné podľa medzinárodných dohovorov;
- d) „medzinárodné dohovory“ znamenajú Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 (SOLAS 74) s výnimkou kapitoly XI-2 prílohy k nemu, Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z 2. novembra 1973 (MARPOL) spolu s ich príslušnými protokolmi a zmenami a doplneniami a súvisiacimi záväznými kódexmi vo všetkých členských štátoch v ich aktuálnom znení;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Pozri stranu 11 tohto úradného vestníka.

- e) „organizácia“ znamená právnickú osobu, jej pobočky a iné riadené subjekty, ktoré spoločne alebo samostatne vykonávajú úlohy patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice;
- f) „dozor“ znamená na účely písmena e) práva, zmluvy alebo iné právne alebo faktické prostriedky, ktoré samostatne alebo spoločne umožňujú uplatňovať rozhodujúci vplyv na právnickú osobu alebo umožňujú tejto osobe vykonávať úlohy patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice;
- g) „uznaná organizácia“ znamená organizáciu uznanú v súlade s nariadením (ES) č. 391/2009;
- h) „oprávnenie“ znamená akt, pri ktorom členský štát udelí oprávnenie uznanej organizácii alebo na ňu deleguje právomoci;
- i) „štátutarne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s medzinárodnými dohovormi;
- j) „pravidlá a postupy“ znamenajú požiadavky uznaných organizácií týkajúce sa projektovania, stavby, vybavenia, údržby a prehliadok lodí;
- k) „osvedčenie o triede“ znamená doklad vydaný uznanou organizáciou, ktorý osvedčuje spôsobilosť lode na konkrétne použitie alebo prevádzku v súlade s určenými pravidlami a postupmi, ktoré táto uznaná organizácia ustanovila a zverejnila;
- l) „osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode“ znamená osvedčenie zavedené Protokolom z roku 1988, ktorým sa mení a dopĺňa SOLAS, ktoré prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

Článok 3

1. Uvedomujúc si svoju zodpovednosť a povinnosti vyplývajúce z medzinárodných dohovorov, členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné úrady mohli zaručiť primerané uplatňovanie ich ustanovení najmä vzhľadom na inšpekcie a prehliadky lodí a vydávanie štatutárnych osvedčení a osvedčení o výnimke v súlade s medzinárodnými dohovormi. Členské štáty postupujú v súlade s príslušnými ustanoveniami prílohy a doplnku k rezolúcii IMO A.847(20) o usmerneniach na pomoc vlajkovým štátom pri vykonávaní nástrojov IMO.

2. Na účely odseku 1 sa členský štát môže vzhľadom na lode plávajúce pod jeho vlajkou rozhodnúť:

- i) udeliť organizáciám oprávnenie na vykonávanie úplných alebo čiastočných inšpekcií a prehliadok týkajúcich sa štatutárnych osvedčení vrátane tých, ktoré sú potrebné na posudzovanie zhody s pravidlami uvedenými v článku 11 ods. 2, a prípadne na vydávanie alebo predlžovanie platnosti príslušných osvedčení alebo

ii) zveriť organizáciám vykonávanie úplných alebo čiastočných inšpekcií a prehliadok uvedených v bode i);

týmito povinnosťami poverí len uznané organizácie.

Príslušný úrad má v každom prípade schváliť prvé vydanie osvedčenia o výnimke.

V prípade osvedčenia o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode však môžu vo svojom mene poveriť týmto povinnosťami súkromnú osobu uznanú príslušným úradom, ktorá má dostatočné skúsenosti a kvalifikovaný personál na vykonávanie špecifických prác spojených s posudzovaním bezpečnosti rádiového spojenia.

3. Tento článok sa netýka osvedčovania špecifických súčastí námorného vybavenia.

Článok 4

1. Pri uplatňovaní článku 3 ods. 2 členské štáty nesmú s výhradou ustanovení odseku 2 tohto článku a článkov 5 a 9 v zásade odmietnuť udeliť oprávnenie na prevzatie týchto úloh žiadnej z uznaných organizácií. Môžu však obmedziť počet organizácií, ktorým udelia oprávnenie v súlade s ich potrebami, za predpokladu, že na to existujú transparentné a objektívne dôvody.

Na žiadosť členského štátu Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 6 ods. 2 prijme primerané opatrenia na zabezpečenie správneho uplatňovania prvého pododseku tohto odseku, pokiaľ ide o odmietnutie osvedčenia, a článku 8, pokiaľ ide o tie prípady, keď je oprávnenie dočasne pozastavené alebo sa jeho platnosť zruší.

2. Predtým ako členský štát vyjadrí súhlas s tým, aby uznaná organizácia, ktorá sa nachádza v treťom štáte, plne alebo čiastočne vykonávala úlohy uvedené v článku 3, môže požiadať dotknutý tretí štát, aby zvolil recipročný prístup k tým uznaným organizáciám, ktoré sa nachádzajú v Spoločenstve.

Spoločenstvo môže okrem toho požiadať tretí štát, v ktorom sa nachádza uznaná organizácia, aby zvolil recipročný prístup k tým uznaným organizáciám, ktoré sa nachádzajú v Spoločenstve.

Článok 5

1. Členské štáty, ktoré prijali rozhodnutie podľa článku 3 ods. 2, vytvoria pracovné vzťahy medzi svojimi príslušnými úradmi a organizáciami, ktoré konajú v ich mene.

2. Pracovný vzťah sa spravuje oficiálnou písomnou a nediskriminačnou dohodou alebo rovnocennou právnou úpravou, v ktorej sa uvedú špecifické povinnosti a úlohy, ktoré preberá organizácia, a ktorá obsahuje aspoň:

a) ustanovenia uvedené v dodatku II rezolúcie IMO A.739(18) o usmerneniach pre oprávnenie organizácií pôsobiacich v mene úradu, pričom vychádzajú z prílohy, dodatkov a dodatku k IMO MSC/obežník 710 a MEPC/obežník 307 o vzorovej dohode týkajúcej sa oprávnenia uznaných organizácií, ktoré konajú v mene úradu;

b) tieto ustanovenia o finančnej zodpovednosti:

i) ak o zodpovednosti úradu za akúkoľvek námornú nehodu právoplatne a definitívne rozhodne súd alebo sa o nej rozhodne v rámci rozhodcovského konania, rovnako to platí aj o požiadavke uhradiť poškodeným stranám škodu na majetku, stratu majetku alebo zranenie alebo smrť, o čom rozhodol súd na základe dôkazov o tom, že boli spôsobené úmyselne, opomenutím alebo hrubou nedbanlivosťou uznanej organizácie, jej orgánov, zamestnancov, zástupcov alebo iných, ktorí konajú v jej mene, úrad má právo na finančnú náhradu od uznanej organizácie v rozsahu, v akom súd rozhodol o tom, že stratu, škodu, zranenie alebo úmrtie spôsobila táto uznaná organizácia;

ii) ak o zodpovednosti úradu za akúkoľvek námornú nehodu právoplatne a definitívne rozhodne súd alebo sa o nej rozhodne v rámci rozhodcovského konania, rovnako to platí aj o požiadavke uhradiť poškodeným stranám zranenie alebo smrť osôb, o čom rozhodol súd na základe dôkazov o tom, že boli spôsobené nedbanlivosťou alebo nezodpovednosťou uznanej organizácie, jej orgánov, zamestnancov, zástupcov alebo iných, ktorí konajú v jej mene, úrad má právo na finančnú náhradu od uznanej organizácie v rozsahu, v akom súd rozhodol o tom, že zranenie alebo úmrtie spôsobila táto uznaná organizácia; členské štáty môžu obmedziť maximálnu sumu, ktorú má zaplatiť uznaná organizácia, ktorá však musí byť najmenej 4 milióny EUR;

iii) ak o zodpovednosti úradu za akúkoľvek námornú nehodu právoplatne a definitívne rozhodne súd alebo

sa o nej rozhodne v rámci rozhodcovského konania, rovnako to platí aj o požiadavke uhradiť poškodeným stranám stratu majetku alebo poškodenie majetku, o čom rozhodol súd na základe dôkazov o tom, že boli spôsobené nedbanlivosťou, nezodpovednosťou alebo opomenutím uznanej organizácie, jej orgánov, zamestnancov, zástupcov alebo iných, ktorí konajú v jej mene, úrad má právo na finančnú náhradu od uznanej organizácie v rozsahu, v akom súd rozhodol o tom, že stratu majetku alebo poškodenie majetku spôsobila táto uznaná organizácia; členské štáty môžu obmedziť maximálnu sumu, ktorú má zaplatiť uznaná organizácia, ktorá však musí byť najmenej 2 milióny EUR;

c) ustanovenia o pravidelnom audite, ktorý vykonáva úrad alebo nestranná externá organizácia menovaná úradom na plnenie úloh, ktoré organizácie vykonávajú v jeho mene podľa článku 9 ods. 1;

d) možnosť vykonávania náhodných a dôkladných inšpekcií lodí;

e) ustanovenia o povinnom hlásení dôležitých informácií o ich klasifikovanej flotile a zmenách tried, pozastavení platnosti alebo odňatí triedy.

3. V dohode alebo rovnocennej právnej forme sa môže stanoviť požiadavka, aby uznaná organizácia mala miestne zastúpenie na území členského štátu, v ktorého mene vykonáva svoje povinnosti podľa článku 3. Túto požiadavku môže spĺňať miestne zastúpenie s právnou subjektivitou podľa právnych predpisov členského štátu, ktoré podlieha jeho súdnej právomoci.

4. Každý členský štát poskytuje Komisii presné informácie o pracovných vzťahoch vytvorených v súlade s týmto článkom. Komisia o tom následne informuje ostatné členské štáty.

Článok 6

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 7

1. Táto smernica môže byť bez rozšírenia svojho rozsahu pôsobnosti zmenená a doplnená, aby:

- a) sa na účely tejto smernice do nej zahrnuli ďalšie zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov, protokolov, kódexov a rezolúcií súvisiacich s tými, ktoré sú uvedené v článku 2 písm. d), článku 3 ods. 1 a článku 5 ods. 2 a ktoré nadobudli platnosť;
- b) sa zmenili čiastky uvedené v bodoch ii) a iii) článku 5 ods. 2 písm. b).

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 6 ods. 3.

2. Na základe prijatia nových nástrojov alebo protokolov k medzinárodným dohovorom uvedeným v článku 2 písm. d) Rada na návrh Komisie rozhodne s prihliadnutím na legislatívne postupy v členských štátoch, ako aj relevantné postupy v IMO o podrobnostiach ratifikácie týchto nových nástrojov a protokolov, pričom sa ubezpečí o tom, že sa používajú jednotne a súčasne vo všetkých členských štátoch.

Zmeny a doplnenia medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2 písm. d) a článku 5 sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

Článok 8

Bez ohľadu na minimálne kritériá uvedené v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 391/2009 v prípade, že členský štát usúdi, že uznaná organizácia nemôže byť ďalej oprávnená vykonávať vo vlastnom mene úlohy uvedené v článku 3, môže dočasne pozastaviť alebo zrušiť platnosť tohto oprávnenia. V takomto prípade členský štát bezodkladne informuje Komisiu a ostatné členské štáty o svojom rozhodnutí a uvedie závažné dôvody, ktoré ho k nemu viedli.

Článok 9

1. Každý členský štát sa ubezpečí o tom, že uznané organizácie, ktoré konajú v jeho mene na účely článku 3 ods. 2,

účinne vykonávajú úlohy podľa uvedeného článku k spokojnosti svojho príslušného úradu.

2. S cieľom splniť úlohu uvedenú v odseku 1 každý členský štát monitoruje každú uznanú organizáciu, ktorá koná v jeho mene, minimálne každé dva roky a poskytne ostatným členským štátom a Komisii správu o výsledkoch takýchto činností monitorovania najneskôr do 31. marca roka, ktorý nasleduje po roku, v ktorom sa monitorovanie uskutočnilo.

Článok 10

Pri výkone svojich inšpekčných práv a povinností ako prístavných štátov členské štáty podávajú správu Komisii a ostatným členským štátom a informujú príslušný vlajkový štát, keď zistia, že uznané organizácie konajúce v mene vlajkového štátu vydali platné štatutárne osvedčenia pre loď, ktorá nespĺňa príslušné požiadavky medzinárodných dohovorov, alebo keď zistia iný nedostatok lode, ktorá má platné osvedčenie o triede, a tento nedostatok sa vzťahuje na predmet tohto osvedčenia. Na účely tohto článku sa správa podáva len v takých prípadoch, keď lode predstavujú vážne ohrozenie bezpečnosti a životného prostredia alebo keď uznané organizácie preukázateľne konali obzvlášť nedbalým spôsobom. Príslušná uznaná organizácia bude o takom prípade informovaná počas prvej inšpekcie, aby mohla ihneď prijať primerané nadväzujúce opatrenia.

Článok 11

1. Každý členský štát zabezpečuje, aby boli lode plávajúce pod jeho vlajkou naprojektované, postavené, vybavené a udržiavané v súlade s pravidlami a postupmi súvisiacimi s požiadavkami uznanej organizácie, týkajúcimi sa trupu lode, strojových zariadení a elektrických a ovládacích zariadení.

2. Členský štát sa môže rozhodnúť používať pravidlá, ktoré považuje za rovnocenné s pravidlami a postupmi uznanej organizácie, len za predpokladu, že ich v súlade s postupom podľa smernice 98/34/ES bezodkladne oznámi Komisii a ostatným členským štátom a že voči nim neexistujú námietky iného členského štátu alebo Komisie a že sa v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 6 ods. 2 tejto smernice nepovažujú za rovnocenné.

3. Členské štáty spolupracujú s uznanými organizáciami, ktorým udelili oprávnenie, pri vypracúvaní ich pravidiel a postupov. Radiť sa s uznanými organizáciami s cieľom dosiahnuť jednotný výklad medzinárodných dohovorov.

Článok 12

Komisia raz za dva roky informuje Európsky parlament a Radu o pokroku pri vykonávaní tejto smernice v členských štátoch.

Článok 13

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 17. júna 2011. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Tieto ustanovenia obsahujú tiež vyhlásenie o tom, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 14

Smernica 94/57/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe I časti A sa zrušuje s účinnosťou od 17. júna 2009 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov súvisiace s lehotami na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva stanovenými v prílohe I časti B.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe II.

Článok 15

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 16

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

ČASŤ A

Zrušená smernica a jej následné zmeny a doplnenia

(v zmysle článku 14)

Smernica Rady 94/57/ES	Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 20.
Smernica Komisie 97/58/ES	Ú. v. ES L 274, 7.10.1997, s. 8.
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/105/ES	Ú. v. ES L 19, 22.1.2002, s. 9.
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES	Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53.

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(v zmysle článku 14)

Smernica	Lehota na transpozíciu
94/57/ES	31. december 1995
97/58/ES	30. september 1998
2001/105/ES	22. júl 2003
2002/84/ES	23. november 2003

PRÍLOHA II

Tabuľka zhody

Smernica 94/57/ES	Táto smernica	Nariadenie (ES) č. 391/2009
článok 1	článok 1	článok 1
článok 2 písm. a)	článok 2 písm. a)	článok 2 písm. a)
článok 2 písm. b)	článok 2 písm. b)	–
článok 2 písm. c)	článok 2 písm. c)	–
článok 2 písm. d)	článok 2 písm. d)	článok 2 písm. b)
článok 2 písm. e)	článok 2 písm. e)	článok 2 písm. c)
–	článok 2 písm. f)	článok 2 písm. d)
článok 2 písm. f)	článok 2 písm. g)	článok 2 písm. e)
článok 2 písm. g)	článok 2 písm. h)	článok 2 písm. f)
článok 2 písm. h)	článok 2 písm. i)	článok 2 písm. g)
článok 2 písm. i)	článok 2 písm. k)	článok 2 písm. i)
–	článok 2 písm. j)	článok 2 písm. h)
článok 2 písm. j)	článok 2 písm. l)	–
článok 2 písm. k)	–	článok 2 písm. j)
článok 3	článok 3	–
článok 4 ods. 1 prvá veta	–	článok 3 ods. 1
článok 4 ods. 1 druhá veta	–	článok 3 ods. 2
článok 4 ods. 1 tretia veta	–	–
článok 4 ods. 1 štvrtá veta	–	článok 4 ods. 1
–	–	článok 3 ods. 3
–	–	článok 4 ods. 2, 3, 4
–	–	článok 5
–	–	článok 6
–	–	článok 7
článok 5 ods. 1	článok 4 ods. 1	–
článok 5 ods. 3	článok 4 ods. 2	–
článok 6 ods. 1, 2, 3, 4	článok 5 ods. 1, 2, 3, 4	–
článok 6 ods. 5	–	–
článok 7	článok 6	článok 12
článok 8 ods. 1 prvá zarážka	článok 7 ods. 1 písm. a) prvý pododsek	–
článok 8 ods. 1 druhá zarážka	–	článok 13 ods. 1
článok 8 ods. 1 tretia zarážka	článok 7 ods. 1 písm. b) prvý pododsek	–
–	článok 7 ods. 1 druhý pododsek	článok 13 ods. 1 druhý pododsek
článok 8 ods. 2	článok 7 ods. 2	–
článok 8 ods. 2 druhý pododsek	–	článok 13 ods. 2
článok 9 ods. 1	–	–
článok 9 ods. 2	–	–
článok 10 ods. 1 úvodná veta	článok 8	–
článok 10 ods. 1 písm. a), b), c), ods. 2, 3, 4	–	–
článok 11 ods. 1, 2	článok 9 ods. 1, 2	–

Smernica 94/57/ES	Táto smernica	Nariadenie (ES) č. 391/2009
článok 11 ods. 3, 4	–	článok 8 ods. 1, 2
článok 12	článok 10	–
článok 13	–	–
článok 14	článok 11 ods. 1, 2	–
–	článok 11 ods. 3	–
–	článok 12	–
–	–	článok 9
článok 15 ods. 1	–	–
–	–	článok 10 ods. 1, 2
článok 15 ods. 2	–	článok 10 ods. 3
článok 15 ods. 3	–	článok 10 ods. 4
článok 15 ods. 4	–	článok 10 ods. 5
článok 15 ods. 5	–	článok 10 ods. 6 prvý, druhý, tretí, piaty pododsek
–	–	článok 10 ods. 6 štvrtý pododsek
článok 16	článok 13	–
článok 17	článok 16	–
–	článok 14	–
–	článok 15	–
–	–	článok 11
–	–	článok 14
–	–	článok 15
–	–	článok 16
–	–	článok 17
–	–	článok 18
–	–	článok 19
príloha	–	príloha I
–	príloha I	–
–	príloha II	príloha II

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/16/ES

z 23. apríla 2009

o štátnej prístavnej kontrole

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾ v zmysle spoločného textu schváleného 3. februára 2009 zmierovacím výborom,

keďže:

- (1) Smernica Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore ⁽⁴⁾ bola opakovane podstatne zmenená a doplnená. Keďže sa majú prijať ďalšie zmeny a doplnenia, mala by sa v záujme prehľadnosti prepracovať.
- (2) Spoločenstvo je vážne znepokojené námornými nehodami a znečisťovaním morí a pobreží členských štátov.
- (3) Spoločenstvo je rovnako znepokojené životnými a pracovnými podmienkami na lodiach.
- (4) Bezpečnosť, prevencia znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach môžu byť efektívne zvýšené

prostredníctvom podstatného zníženia počtu lodí nespĺňajúcich normy vo vodách Spoločenstva, striktným uplatnením dohovorov, medzinárodných kódexov a rezolúcií.

- (5) Členské štáty by preto mali v súlade s rozhodnutím Rady 2007/431/ES zo 7. júna 2007, ktorým sa členské štáty v záujme Európskeho spoločenstva splnomocňujú na ratifikáciu Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 ⁽⁵⁾, vyvinúť úsilie, pokiaľ ide o časti patriace do pôsobnosti Spoločenstva, o čo najskoršiu ratifikáciu uvedeného dohovoru, a to pokiaľ možno ešte pred 31. decembrom 2010.

- (6) Zodpovednosť za monitorovanie zhody lodí s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach má v prvom rade vlajkový štát. Vlajkový štát v plnej miere ručí za úplnosť a účinnosť inšpekcii a prehliadok, ktoré sa vykonali s cieľom vydať príslušné osvedčenia, pričom sa spolieha, ak je to vhodné, na uznané organizácie. Zodpovednosť za udržiavanie stavu lode a jej vybavenia po prehliadke s cieľom plniť požiadavky dohovorov uplatniteľných na loď má spoločnosť, ktorá za loď zodpovedá. Vyskytli sa však vážne nedostatky viacerých vlajkových štátov pri vykonávaní a presadzovaní medzinárodných noriem. Odteraz by mal monitorovanie zhody s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach ako druhú obrannú líniu proti námornej doprave, ktorá nespĺňa normy, zabezpečovať aj prístavný štát, pričom sa rozumie, že inšpekcia štátnej prístavnej kontroly nie je prehliadka a že formuláre, ktoré súvisia s inšpekciami, nie sú osvedčenia o schopnosti plavby po mori.

- (7) Harmonizovaný prístup k efektívnemu presadzovaniu týchto medzinárodných noriem členskými štátmi, pokiaľ ide o plavbu lodí vo vodách, ktoré spadajú pod ich jurisdikciu a ktoré používajú ich prístavy, by mal odstrániť narušenia hospodárskej súťaže.

- (8) Lodný priemysel je citlivý na prejavy terorizmu. Opatrenia na bezpečnosť prepravy by sa mali účinne vykonávať a členské štáty by mali vykonávaním bezpečnostných kontrol dôrazne monitorovať dodržiavanie bezpečnostných predpisov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 584), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 198 E, 5.8.2008, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1.⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) Bolo by výhodné poučiť sa zo skúseností získaných počas uplatňovania Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (Parížske MoP) podpísaného v Paríži 26. januára 1982.
- (10) Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ by mala poskytovať potrebnú podporu na zabezpečenie zosúladenej a účinnej implementácie systému štátnej prístavnej kontroly. EMSA by mala najmä prispieť k rozvoju a zavedeniu inšpekčnej databázy vytvorenej v súlade s touto smernicou a harmonizovaného systému Spoločenstva v oblasti školenia a posúdenia spôsobilostí inšpektorov štátnej prístavnej kontroly členskými štátmi.
- (11) V rámci účinného systému štátnej prístavnej kontroly by sa malo zabezpečiť, aby sa pravidelné inšpekcie vykonávali na všetkých lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Inšpekcie by sa mali zamerať na lode, ktoré nesplňajú normy, kým kvalitné lode, t. j. lode, ktoré majú uspokojivé inšpekčné záznamy alebo ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý spĺňa požiadavky Dobrovoľného systému auditu členských štátov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), by mali byť odmeňované menej častými inšpekciami. Členské štáty by preto mali najmä celkovo uprednostniť lode, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, s vysokorizikovým profilom.
- (12) Tieto nové inšpekčné opatrenia by sa mali začleniť do systému štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva hneď po definovaní jeho rôznych aspektov a na základe systému spoločnej inšpekcie, pri ktorom každý členský štát spravodlivo prispieva k dosahovaniu cieľa Spoločenstva, ktorým je komplexný inšpekčný systém, a o objem inšpekcií sa delia členské štáty rovnakým spôsobom. Tento systém spoločných inšpekcií by sa mal prehodnotiť, aby sa vzali do úvahy získané skúsenosti s novým systémom štátnej prístavnej kontroly a s cieľom zlepšiť jeho účinnosť. Členské štáty by navyše mali zamestnávať a zachovávať potrebné množstvo pracovníkov vrátane kvalifikovaných inšpektorov, berúc pritom do úvahy objem a charakter lodnej dopravy v každom prístave.
- (13) Inšpekčný systém zriadený touto smernicou zohľadňuje prácu vykonanú prostredníctvom Parížskeho MoP. Keďže vývoj v rámci Parížskeho MoP by sa mal schváliť na úrovni Spoločenstva predtým, než sa bude uplatňovať v rámci Európskej únie, mala by sa zriadiť a udržiavať úzka koordinácia medzi Spoločenstvom a Parížskym MoP s cieľom v čo najväčšej možnej miere uľahčiť konvergenciu.
- (14) Komisia by mala v úzkej spolupráci s Parížskym MoP spravovať a aktualizovať inšpekčnú databázu. Inšpekčná databáza by mala obsahovať inšpekčné údaje členských štátov a všetkých signatárov Parížskeho MoP. Pokiaľ námorný informačný systém Spoločenstva SafeSeaNet nebude plne funkčný a neumožní automatické zaznamenávanie údajov o zastaveniach lodí do inšpekčnej databázy, členské štáty by mali Komisii poskytovať potrebné informácie, aby sa zabezpečilo riadne monitorovanie uplatňovania tejto smernice, najmä pokiaľ ide o pohyby lodí. Komisia by mala na základe inšpekčných údajov od členských štátov vyhľadať v inšpekčnej databáze údaje o rizikovom profile lodí, o lodiach, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, a o pohyboch lodí a mala by vypočítavať inšpekčné záväzky pre každý členský štát. Inšpekčná databáza by tiež mala byť schopná komunikovať s inými databázami Spoločenstva, ktoré súvisia s námornou bezpečnosťou.
- (15) Členské štáty by sa mali pokúšať o preskúmanie metódy vypracovania bieleho, sivého a čierneho zoznamu vlajkových štátov v rámci Parížskeho MoP, aby sa zabezpečila jeho spravodlivosť najmä vo vzťahu k zaobchádzaniu s vlajkovými štátmi s malými flotilami.
- (16) Pravidlá a postupy pre inšpekcie štátnej prístavnej kontroly vrátane kritérií na zadržanie lodí by mali byť harmonizované, aby zaistili súdržnú efektívnosť vo všetkých prístavoch a na kotviskách, čo môže podstatne znížiť selektívny výber niektorých prístavov určenia s cieľom vyhnúť sa sieti náležitej kontroly.
- (17) Pravidelné a dodatočné inšpekcie by mali zahŕňať preskúmanie vopred stanovených oblastí pre každú loď, ktoré sa budú líšiť v závislosti od typu lode, druhu inšpekcie a zistení predchádzajúcich inšpekcií štátnej prístavnej kontroly. Inšpekčná databáza by mala určiť prvky, ktoré identifikujú rizikové oblasti, ktoré je potrebné skontrolovať počas každej inšpekcie.
- (18) Určité kategórie lodí predstavujú od istého veku veľké nebezpečenstvo nehody alebo znečistenia, a preto by mali podliehať rozšírenej inšpekcii. Mali by sa ustanoviť podrobnosti o takejto rozšírenej inšpekcii.
- (19) Podľa inšpekčného systému ustanoveného touto smernicou intervaly medzi pravidelnými inšpekciami lodí závisia od ich rizikového profilu, ktorý je určený niektorými generickými a historickými parametrami. Pre vysokorizikové lode by tento interval nemal presiahnuť šesť mesiacov.
- (20) Prístavné orgány alebo subjekty alebo orgány či subjekty určené na tento účel by oznámenia o príchodoch lodí mali odosielať v rámci možnosti okamžite po ich získaní, aby príslušným orgánom štátnej prístavnej kontroly poskytl informácie o lodiach v prístavoch a na kotviskách.

(¹) Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Niektoré lode predstavujú zjavné riziko pre námornú bezpečnosť a morské prostredie pre svoj zlý stav, výkon vlajkového štátu a predchádzajúce udalosti. Spoločenstvo má preto opodstatnený dôvod, aby odrádzalo tieto lode od vstupu do prístavov a na kotviská členských štátov. Zamietnutie vstupu by malo byť primerané a mohlo by viesť k trvalému zamietnutiu vstupu, ak prevádzkovateľ lode trvale nevykonáva opravu napriek viacerým zamietnutiam vstupu a zadržaniam v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Každé tretie zamietnutie vstupu sa môže zrušiť, len ak sa splní niekoľko podmienok s cieľom zabezpečiť, že dotknutú loď možno bezpečne prevádzkovať vo vodách Spoločenstva, a to najmä v súvislosti s vlajkovým štátom lode a správcovskou spoločnosťou. Inak by loď mala mať trvalo zamietnutý vstup do prístavov a na kotviská členských štátov. V každom prípade by každé ďalšie zadržanie dotknutej lode malo viesť k trvalému zamietnutiu vstupu do prístavov a na kotviská členských štátov. V záujme transparentnosti by sa mal uverejniť zoznam lodí, ktorým sa zamietne vstup do prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.
- (22) S cieľom znížiť zaťaženie určitých správnych orgánov a spoločností opakovanými inšpekciami by sa prehliadky podľa smernice Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave⁽¹⁾, ktoré vykonáva na prevozných lodí ro-ro alebo osobnom vysokorýchlostnom plavidle hostiteľský štát, ktorý nie je vlajkovým štátom plavidla, a ktoré zahŕňajú prinajmenšom všetky body rozšírenej inšpekcie, mali zohľadniť pri výpočte rizikového profilu lode, časového odstupu medzi inšpekciami a pri stanovení, či sa splnil inšpekčný záväzok každého členského štátu. Komisia by okrem toho mala preskúmať, či je vhodné, aby sa smernica 1999/35/ES v budúcnosti zmenila a doplnila s cieľom zvýšiť úroveň bezpečnosti potrebnú na prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel, ktoré sa plavia do prístavov členských štátov a z nich.
- (23) Mala by sa odstrániť nehoda s ustanoveniami príslušných dohôv. Lode, na ktorých sa požaduje uskutočnenie opráv, by mali byť zadržané v prípadoch, ak zistená nehoda predstavuje jasné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, až kým sa nedostatky neodstránia.
- (24) Malo by existovať právo odvolať sa voči príkazom príslušných orgánov na zadržanie s cieľom zabrániť neodôvodneným rozhodnutiam, ktoré by mohli spôsobiť nenáležité zadržanie alebo oneskorenie. Členské štáty by mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť, aby sa odvolania riešili v primeranom čase v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.
- (25) Orgány a inšpektori, ktorí sa zúčastňujú na činnostiach štátnej prístavnej kontroly, by nemali mať žiadny konflikt záujmov s inšpekčným prístavom alebo kontrolovanými loďami alebo konflikt súvisiacich záujmov. Inšpektori by mali mať primeranú kvalifikáciu a absolvovať príslušné školenia, aby si udržali a zlepšili svoje odborné znalosti v oblasti vykonávania inšpekcií. Členské štáty by mali spolupracovať pri vývoji a podpore harmonizovaného systému Spoločenstva v oblasti školenia a posúdenia spôsobilostí inšpektorov.
- (26) Lodivodi a prístavné orgány alebo subjekty by mali mať možnosť poskytovať užitočné informácie o zjavných anomáliách zistených na palubách lodí.
- (27) Mali by sa vyšetrovať sťažnosti, ktoré predložili osoby s oprávneným záujmom, týkajúce sa životných a pracovných podmienok na lodiach. Každá osoba, ktorá podáva sťažnosť, by mala byť informovaná o následných opatreniach prijatých na základe jej sťažnosti.
- (28) Spolupráca medzi príslušnými orgánmi členských štátov a inými orgánmi alebo organizáciami je nevyhnutná na zabezpečenie efektívneho sledovania, pokiaľ ide o lode s nedostatkami, ktorým bol povolený vstup, a pokiaľ ide o výmenu informácií o lodiach v prístave.
- (29) Inšpekčná databáza je nevyhnutnou súčasťou štátnej prístavnej kontroly, a preto by členské štáty mali zabezpečiť, že sa bude aktualizovať v súlade s požiadavkami Spoločenstva.
- (30) Uverejnenie informácií o lodiach a ich prevádzkovateľoch alebo spoločnostiach, ktoré nedodržiavajú medzinárodné normy o bezpečnosti, zdraví a ochrane morského prostredia, zohľadňujúc veľkosť flotily spoločností, môže byť efektívnym odrádzajúcim prostriedkom pre lodných prepravcov používať takéto lode a podnetom pre ich vlastníkov uskutočniť opravy. Pokiaľ ide o poskytovanie informácií, Komisia by mala úzko spolupracovať s Parížskym MoP a zohľadniť všetky uverejnené informácie s cieľom zabrániť zbytočnej duplicite. Členské štáty by mali byť povinné poskytnúť príslušné informácie len raz.
- (31) Všetky náklady inšpekcií, ktoré oprávňujú zadržanie lodí, a náklady, ktoré vznikli zrušením zamietnutia vstupu, by mal znášať vlastník alebo prevádzkovateľ.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (33) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu tejto smernice, aby sa uplatnili následné zmeny k dohovoru, medzinárodným kódexom a rezolúciám vzťahujúcim sa na ňu, a na stanovenie pravidiel vykonávania ustanovení článkov 8 a 10. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (34) Keďže ciele tejto smernice, a to obmedzenie lodnej prepravy nespĺňajúcej normy vo vodách, ktoré spadajú pod jurisdikciu členských štátov, zlepšením inšpekčného systému Spoločenstva pre námorné lode a vytvorenie preventívnych nástrojov v oblasti znečisťovania morí, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (35) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní so smernicou 95/21/ES. Povinnosť transponovať nezmenené ustanovenia vyplýva z uvedenej smernice.
- (36) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov súvisiacich s lehotami na transpozíciu smerníc stanovených v prílohe XV časti B do vnútroštátneho práva.
- (37) Systém štátnej prístavnej kontroly zriadený v súlade s touto smernicou by sa mal implementovať v rovnaký deň vo všetkých členských štátoch. V tejto súvislosti by Komisia mala zabezpečiť prijatie vhodných prípravných opatrení vrátane odskúšania inšpekčnej databázy a poskytnutia školenia inšpektorom.
- (38) V súlade s bodom 34 Medziinstitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (39) Aby sa nekládlo neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, pravidlo *de minimis* by malo týmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice, čo znamená, že ak tieto členské štáty spĺňajú určité kritériá, nie sú povinné túto smernicu transponovať.
- (40) S cieľom zohľadniť skutočnosť, že francúzske zámorské departmány patria do inej geografickej oblasti, že sú vo väčšine prípadov zmluvnými stranami iných regionálnych memorand o štátnej prístavnej kontrole ako Parížskeho MoP a že dopravné prúdy medzi nimi a európskou pevninou sú veľmi obmedzené, dotknutému členskému štátu by sa malo umožniť vylúčiť tieto prístavy zo systému štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Cieľ

Cieľom tejto smernice je pomôcť podstatne znížiť lodnú prepravu nespĺňajúcu normy vo vodách, ktoré spadajú pod jurisdikciu členských štátov, prostredníctvom:

- a) zvýšenia zhody s medzinárodnými právnymi predpismi a príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ochrane morského prostredia a životných a pracovných podmienkach na lodiach všetkých vlajok;
- b) stanovenia spoločných kritérií kontroly lodí prístavným štátom a harmonizácie postupov inšpekcie a zadržania, vychádzajúc z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP;
- c) zavedenia systému štátnej prístavnej kontroly v Spoločenstve založenom na inšpekciách vykonávaných v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP so zámerom, aby sa inšpekcie vykonávali na všetkých lodiach s tým, že ich frekvencia bude závisieť od ich rizikového profilu, pričom lode s vyšším rizikom budú podliehať dôkladnejšej inšpekcii, ktorá sa uskutoční v kratších intervaloch.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „dohovory“ znamenajú nasledujúce dohovory s ich protokolmi a zmenami, ako aj príslušné právne záväzné kódexy v ich aktualizovanom znení:
 - a) Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1966 (LL 66);
 - b) Medzinárodný dohovor pre bezpečnosť ľudského života na mori, 1974 (SOLAS 74);
 - c) Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, 1973, a príslušný protokol z roku 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) Medzinárodný dohovor o normách výcviku, vydávaní osvedčení a strážnej službe námorníkov, 1978 (STCW 78/95);
 - e) Dohovor o medzinárodných pravidlách zabránenia zrážkam na mori, 1972 (Colreg 72);
 - f) Medzinárodný dohovor o vymeriavaní lodí, 1969 (ITC 69);
 - g) Dohovor o obchodnom loďstve (Minimálne štandardy), 1976 (MOP č. 147);
 - h) Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropou, 1992 (CLC 92);
2. „Parížske MoP“ znamená Memorandum o porozumení o štátnej prístavnej kontrole podpísané v Paríži 26. januára 1982 v jeho aktualizovanom znení;
3. „Rámec a postupy dobrovoľného systému auditu členského štátu Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO)“ znamená rezolúciu zhromaždenia IMO A.974(24);
4. „región Parížskeho MoP“ znamená územie, na ktorom štáty, ktoré sú signatármi Parížskeho MoP, vykonávajú inšpekcie v kontexte Parížskeho MoP;
5. „loď“ znamená akékoľvek námorné plavidlo, na ktoré sa vzťahuje jeden alebo viacero dohovorov a ktoré sa plaví pod inou vlajkou ako prístavného štátu;
6. „prepojenie medzi loďou a prístavom“ znamená vzájomné pôsobenia, ktoré nastávajú vtedy, keď je loď priamo a okamžite ovplyvnená činnosťami, ku ktorým patrí pohyb osôb alebo tovaru na loď a z lode alebo poskytovanie prístavných služieb;
7. „loď na kotvisku“ znamená loď v prístave alebo v inej oblasti v rámci jurisdikcie prístavu, ale nie v prístavisku, pričom dochádza k prepojeniu medzi loďou a prístavom;
8. „inšpektor“ znamená zamestnanca verejného sektora alebo inú osobu, ktorá je náležite poverená príslušným orgánom členského štátu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly a zodpovedá sa tomuto orgánu;
9. „príslušný orgán“ znamená námorný orgán zodpovedný za štátnu prístavnú kontrolu v súlade s touto smernicou;
10. „noc“ znamená každé obdobie, ktoré podľa definície vo vnútroštátnom práve trvá minimálne sedem hodín a v každom prípade zahŕňa čas od polnoci do 5.00 hod.;
11. „úvodná inšpekcia“ znamená návštevu inšpektora na palube lode s cieľom skontrolovať plnenie príslušných dohovorov a predpisov vrátane prinajmenšom kontroly požadovanej v článku 13 ods. 1;
12. „podrobnejšia inšpekcia“ znamená inšpekciu lode, jej zariadenia a posádky ako celku alebo prípadne ich častí, ktoré sú predmetom hĺbkového preskúmania podľa okolností stanovených v článku 13 ods. 3, ktorá pokrýva konštrukciu lode, jej zariadenie, posádku, životné a pracovné podmienky a zhodu s postupmi lodnej prevádzky;
13. „rozšírená inšpekcia“ znamená inšpekciu, ktorá zahŕňa aspoň body uvedené v prílohe VII. Rozšírená inšpekcia môže zahŕňať podrobnejšiu inšpekciu, kedykoľvek sú na to jasné dôvody v súlade s článkom 13 ods. 3;
14. „sťažnosť“ znamená akúkoľvek informáciu alebo správu, ktorú predložila akákoľvek osoba alebo organizácia s oprávneným záujmom o bezpečnosť lode vrátane záujmu o bezpečnosť alebo zdravie jej posádky, životné a pracovné podmienky na lodi a prevenciu znečisťovania;
15. „zadržanie“ znamená formálny zákaz pre loď pokračovať v plavbe v dôsledku zistených nedostatkov, ktoré samostatne alebo spolu robia loď neschopnú plavby na mori;

16. „príkaz na zamietnutie vstupu“ znamená rozhodnutie vydané kapitánovi lode, spoločnosti zodpovednej za loď a vlajkovému štátu, v ktorom sa im oznamuje, že loď bude zamietnutý vstup do všetkých prístavov a na kotviská Spoločenstva;
17. „zastavenie činnosti“ znamená formálny zákaz pre loď pokračovať v činnosti v dôsledku zistených nedostatkov, ktoré by samostatne alebo spolu znamenali ohrozenie pokračujúcej plavby;
18. „spoločnosť“ znamená osobu, ktorá vlastní loď, alebo akúkoľvek inú organizáciu alebo osobu, ktorou je napr. manažér alebo nájomca lode, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku lode od jej vlastníka a ktorá pri preberaní tejto zodpovednosti súhlasila s tým, že na seba preberie všetky povinnosti a záväzky stanovené v Medzinárodnom kódexe bezpečného riadenia lodí (ISM);
19. „uznaná organizácia“ znamená klasifikačnú spoločnosť alebo iný súkromný subjekt, ktorý vykonáva štatutárne úlohy v mene správneho orgánu vlajkového štátu;
20. „štatutárne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s dohovormi;
21. „osvedčenie o klasifikácii“ znamená dokument, ktorým sa potvrdzuje zhoda s kapitolou II-1 časťou A-1 pravidlom 3-1 SOLAS 74;
22. „inšpekčná databáza“ znamená informačný systém, ktorý napomáha implementáciu systému štátnej prístavnej kontroly v rámci Spoločenstva a ktorý sa týka údajov týkajúcich sa inšpekcií vykonaných v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na akúkoľvek loď a jej posádku, ktorá zastavuje v prístave alebo na kotvisku členského štátu, aby vykonala prepojenie medzi loďou a prístavom.

Francúzsko môže rozhodnúť, že prístavy a kotviská uvedené v tomto odseku nebudú zahŕňať prístavy a kotviská v námorných departmánach uvedených v článku 299 ods. 2 zmluvy.

Ak členský štát vykonáva inšpekciu lode, ktorá sa nachádza vo vodách spadajúcich pod jeho jurisdikciu, a nejde o prístav, pokladá sa to na účely tejto smernice za inšpekciu.

Tento článok nemá vplyv na práva zakročiť, ktoré prináležia členskému štátu podľa príslušných dohovorov.

Členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy a môžu si overiť, že z celkového počtu jednotlivých plavidiel, ktoré v priebehu obdobia troch predchádzajúcich rokov každý rok zastavili v jeho riečnych prístavoch, je menej ako 5 % lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, môžu uplatniť výnimky z ustanovení tejto smernice.

Členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy, oznámia Komisii najneskôr v deň transpozície tejto smernice celkový počet plavidiel a počet lodí, ktoré zastavili v ich prístavoch počas uvedenej trojročnej obdobia, a poskytnú Komisii informácie o každej následnej zmene v uvedených číselných údajoch.

2. Ak hrubá priestornosť lode je menej ako 500, členský štát uplatní tie požiadavky príslušného dohovoru, ktoré sú uplatniteľné, a prijme také nevyhnutné opatrenia v rozsahu, v ktorom sa dohovor neuplatňuje, aby zaisťoval, že príslušné lode nebudú zreteľne rizikové pre bezpečnosť, zdravie ani životné prostredie. Pri uplatňovaní tohto odseku sa členské štáty riadia prílohou 1 k Parížskemu MoP.

3. Ak sa vykonáva inšpekcia lode, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru, členské štáty zabezpečia, aby zaobchádzanie s takouto loďou a jej posádkou nebolo priaznivejšie ako zaobchádzanie s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou daného dohovoru.

4. Rybárske plavidlá, vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, drevené lode jednoduchej konštrukcie, vládne lode používané na neobchodné ciele a jachty, ktoré neobchodujú, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

Inšpekčné právomoci

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na to, aby boli zákonne oprávnené vykonávať inšpekcie uvedené v tejto smernici na palubách zahraničných lodí v súlade s medzinárodným právom.

2. Členské štáty si zachovávajú vhodné príslušné orgány, v ktorých bude zabezpečený potrebný počet pracovníkov, najmä kvalifikovaných inšpektorov, pre potreby inšpekcie lodí napríklad prostredníctvom naboru nových a prijímajú všetky vhodné opatrenia na zabezpečenie plnenia povinností inšpektorov, tak ako je stanovené touto smernicou, a najmä aby boli k dispozícii na vykonanie inšpekcií vyžadovaných v súlade s touto smernicou.

Článok 5

Inšpekčný systém a ročný inšpekčný záväzok

1. Členské štáty vykonávajú inšpekcie v súlade so systémom výberu opísaným v článku 12 a s ustanoveniami uvedenými v prílohe I.

2. Každý členský štát, aby splnil svoj ročný inšpekčný záväzok, vykoná:

a) inšpekcie na lodiach s faktorom priority I, ako sa uvádza v článku 12 písm. a), ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách, a

b) ročne celkový počet inšpekcií na lodiach s faktorom priority I a II, ako sa uvádza v článku 12 písm. a) a b), ktorý zodpovedá aspoň jeho podielu na celkovom počte inšpekcií, ktoré sa majú ročne vykonať v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP. Inšpekčný podiel každého členského štátu sa zakladá na počte jednotlivých lodí, ktoré zastavia v prístavoch dotknutého členského štátu, vo vzťahu k súčtu počtu jednotlivých lodí, ktoré zastavia v prístavoch jednotlivých štátov v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

3. Na účely výpočtu podielu na celkovom počte inšpekcií, ktoré sa majú ročne vykonať v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, uvedeného v odseku 2 písm. b), sa lode na kotvisku nebudú počítať, pokiaľ dotknutý členský štát nestanoví inak.

Článok 6

Podmienky splnenia inšpekčného záväzku

Členský štát, ktorý nevykonával inšpekcie požadované v článku 5 ods. 2 písm. a), splňa svoj záväzok v súlade s uvedenými ustanoveniami, ak takéto nevykonané inšpekcie neprekročia:

a) 5 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I s vysokorizikovým profilom, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách;

b) 10 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré nemajú vysokorizikový profil a ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

Členské štáty bez ohľadu na percentá uvedené v písmenách a) a b) vykonávajú prednostne inšpekcie na lodiach, ktoré v súlade s informáciami z inšpekčnej databázy nezastavujú často v prístavoch v rámci Spoločenstva.

Členské štáty bez ohľadu na percentá uvedené v písmenách a) a b), pokiaľ ide o lode s faktorom priority I, ktoré zastavujú na kotviskách, vykonávajú prednostne inšpekcie na lodiach s vysokorizikovým profilom, ktoré v súlade s informáciami z inšpekčnej databázy nezastavujú často v prístavoch v rámci Spoločenstva.

Článok 7

Spôsoby umožňujúce vyvážený inšpekčný podiel v rámci Spoločenstva

1. Členský štát, v ktorom celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I presiahne jeho inšpekčný podiel uvedený v článku 5 ods. 2 písm. b), splňa takýto záväzok, ak vykoná taký počet inšpekcií na lodiach s faktorom priority I, ktorý prinajmenšom zodpovedá tomuto inšpekčnému podielu, a ak tento členský štát nevynechá viac ako 30 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

2. Členský štát, v ktorom je celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I a II menej ako inšpekčný podiel uvedený v článku 5 ods. 2 písm. b), splňa tento záväzok, ak vykoná inšpekcie na lodiach s faktorom priority I, ako to vyžaduje článok 5 ods. 2 písm. a), a inšpekcie najmenej na 85 % z celkového počtu lodí s faktorom priority II, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

3. Komisia vo svojom preskúmaní uvedenom v článku 35 preskúma najmä dosah tohto článku na inšpekčný záväzok, pričom zohľadní odborné znalosti a skúsenosti získané v Spoločenstve a na základe Parížskeho MoP. Preskúmanie zohľadní cieľ vykonania inšpekcie na všetkých lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách v rámci Spoločenstva. Komisia, ak to bude vhodné, navrhne doplnkové opatrenia s cieľom zlepšiť účinnosť inšpekčného systému, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve, a v prípade potreby i nové preskúmanie dosahu tohto článku v ďalšej etape.

Článok 8

Odklad inšpekcií na neskôr a výnimočné okolnosti

1. Členský štát sa môže rozhodnúť, že odloží inšpekciu lode s faktorom priority I na neskôr za týchto okolností:

a) ak sa inšpekcia môže vykonať pri ďalšom zastavení lode v tom istom členskom štáte za predpokladu, že loď medzitým nezastavuje v žiadnom inom prístave v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP a že odklad nie je dlhší než 15 dní, alebo

b) ak sa inšpekcia môže vykonať v inom prístave zastavenia v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP do 15 dní, ak štát, v ktorom sa tento prístav zastavenia nachádza, vopred súhlasil s vykonaním inšpekcie.

Ak sa inšpekcia odloží na neskôr v súlade s písmenami a) alebo b) a zaznamená sa do inšpekčnej databázy, vynechaná inšpekcia sa nepočíta ako vynechaná inšpekcia voči členským štátom, ktoré odložili inšpekciu na neskôr.

Ak sa však nevykoná inšpekcia na lodi s faktorom priority I, príslušná loď nie je vylúčená z vykonania inšpekcie v ďalšom prístave, v ktorom zastaví v rámci Spoločenstva, v súlade s touto smernicou.

2. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodiach s faktorom priority I z prevádzkových dôvodov, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak sa dôvod vynechania inšpekcie zaznamená do inšpekčnej databázy a došlo k tomu za týchto výnimočných okolností:

- a) v posúdení príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, loď, jej posádku, prístav alebo morské prostredie alebo
- b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci; v tomto prípade členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa v prípade potreby mohla vykonať inšpekcia na lodiach, ktoré pravidelne zastavujú počas noci.

3. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodi na kotvisku, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak:

- a) sa na lodi vykoná inšpekcia v inom prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v súlade s prílohou I do 15 dní alebo
- b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci alebo je toto zastavenie prikrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo, a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze, alebo
- c) podľa posúdenia príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode, jej posádky, prístav alebo morské prostredie a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze.

4. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, týkajúce sa pravidiel vykonávania tohto článku, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3.

Článok 9

Oznámenie o príchode lodí

1. Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá je v súlade s článkom 14 spôsobilá na rozšírenú inšpekciu a viazaná na prístav alebo kotvisko členského štátu, oznámi svoj príchod v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe III.

2. Prístavný orgán alebo subjekt alebo orgán alebo subjekt určený na tento účel hneď po prijatí oznámenia uvedeného v odseku 1 tohto článku a v článku 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu⁽¹⁾, zašle takéto informácie príslušnému orgánu.

3. Pokiaľ ide o akékoľvek oznámenie uvedené v tomto článku, vždy sa podľa možnosti použijú elektronické prostriedky.

4. Pokiaľ ide o oznámenia lodí, postupy a formáty vytvorené členskými štátmi na účely prílohy III k tejto smernici musia byť v súlade s príslušnými ustanoveniami uvedenými v smernici 2002/59/ES.

Článok 10

Rizikový profil lode

1. Všetkým lodiam, ktoré zastavia v prístave alebo na kotvisku členského štátu, sa v inšpekčnej databáze priradí rizikový profil lode, na základe ktorého sa pre ne určí prioritá vykonania inšpekcií, intervaly medzi inšpekciami a rozsah inšpekcií.

2. Rizikový profil lode sa určí kombináciou generických a historických rizikových parametrov takto:

a) generické parametre:

generické parametre sa zakladajú na type, veku, vlajke, uznávaných zainteresovaných organizáciách a výkone spoločnosti v súlade s prílohou I časťou I.1 a prílohou II;

b) historické parametre:

historické parametre sa zakladajú na počte nedostatkov a zdržaní v priebehu daného obdobia v súlade s prílohou I časťou I.2 a prílohou II.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, týkajúce sa pravidiel vykonávania tohto článku, najmä:

- a) kritérií súvisiacich s vlajkovým štátom;
- b) kritérií súvisiacich s výkonom spoločnosti,

sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3 a sú založené na odborných znalostiach v rámci Parížskeho MoP.

Článok 11

Frekvencia inšpekcií

Lode, ktoré zastavujú v prístavoch alebo na kotviskách v rámci Spoločenstva, podliehajú pravidelným inšpekciám alebo dodatočnej inšpekcii takto:

- a) lode podliehajú pravidelným inšpekciám vo vopred určených intervaloch v závislosti od ich rizikového profilu v súlade s prílohou I časťou I. Interval medzi pravidelnými inšpekciami lodí sa pri znížení rizika predlži. V prípade lodí s vysokorizikovým profilom nepresiahne tento interval šesť mesiacov;
- b) lode podliehajú dodatočnej inšpekcii bez ohľadu na obdobie od ich poslednej pravidelnej inšpekcie takto:
 - príslušný orgán zabezpečí, aby sa inšpekcia vykonala na lodiach, na ktoré sa uplatňujú prvoradé faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2A;
 - na lodiach, na ktoré sa uplatňujú neočakávané faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2B, sa môže vykonať inšpekcia. Rozhodnutie o vykonaní takejto dodatočnej inšpekcie sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu.

Článok 12

Výber lodí na inšpekciu

Príslušný orgán zabezpečí, aby sa lode vybrali na inšpekciu na základe ich rizikového profilu opísaného v prílohe I časti I a vtedy, ak sa vyskytnú prvoradé alebo neočakávané faktory v súlade s prílohou I časťou II bodmi 2A a 2B.

Na účely inšpekcie lodí príslušný orgán:

- a) vyberie lode, ktoré sa musia podrobiť povinnej inšpekcii, uvedené ako lode „s faktorom priority I“, v súlade so systémom výberu opísaným v prílohe I časti II bode 3A;
- b) môže vybrať lode, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, uvedené ako lode „s faktorom priority II“, v súlade s prílohou I časťou II bodom 3B.

Článok 13

Úvodná inšpekcia a podrobnejšia inšpekcia

Členské štáty zabezpečia, aby lode, ktoré boli vybrané na inšpekciu v súlade s článkom 12, podliehali úvodnej inšpekcii alebo podrobnejšej inšpekcii takto:

1. príslušný orgán zabezpečí, aby inšpektor pri každej úvodnej inšpekcii lode minimálne:
 - a) skontroloval osvedčenia a dokumenty uvedené v prílohe IV, ktoré sa musia uchovávať na palube v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva v oblasti námornej dopravy a dohovormi súvisiacimi s bezpečnosťou a ochranou;
 - b) v prípade potreby overil, či nevyriešené nedostatky zistené počas predchádzajúcej inšpekcie, ktorú vykonal členský štát alebo signatársky štát Parížskeho MoP, boli odstránené;
 - c) sa presvedčil o celkovom stave lode vrátane strojovne a ubytovania, vrátane hygienických podmienok na lodi;
2. ak sa po vykonaní inšpekcie uvedenej v bode 1 odstránenie nedostatkov, ktoré sa uskutočnia v ďalšom prístave zastavenia, zaznamená do inšpekčnej databázy, príslušný orgán tohto ďalšieho prístavu môže rozhodnúť o tom, že sa nevykonajú overenia uvedené v bode 1 písm. a) a c);
3. vždy keď sú jasné dôvody na konštatovanie po inšpekcii uvedenej v bode 1, že stav lode, jej zariadenia alebo posádky dostatočne nespĺňa príslušné požiadavky dohovoru, vykoná sa podrobnejšia inšpekcia vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky.

„Jasné dôvody“ existujú vtedy, ak inšpektor nájde dôkaz, ktorý na základe jeho odborného posúdenia oprávňuje podrobnejšiu inšpekciu lode, jej zariadenia alebo jej posádky.

Príklady „jasných dôvodov“ sú uvedené v prílohe V.

Článok 14

Rozšírená inšpekcia

1. Loďami, na ktorých sa má vykonať rozšírená inšpekcia v súlade s prílohou I časťou II bodmi 3A a 3B, sú tieto kategórie lodí:

- lode s vysokorizikovým profilom,
- osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov,
- lode s vysokorizikovým profilom alebo osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov, v prípadoch prvoradých alebo neočakávaných faktorov,
- lode, ktoré na základe príkazu na zamietnutie vstupu vydaného v súlade s článkom 16 podliehajú opakovanej inšpekcii.

2. Prevádzkovateľ alebo kapitán lode zabezpečí, aby bol v prevádzkovom pláne dostatočný čas na vykonanie rozšírenej inšpekcie.

Bez toho, aby boli dotknuté kontrolné opatrenia požadované na bezpečnostné účely, loď zostáva v prístave až do ukončenia inšpekcie.

3. Po prijatí predbežného oznámenia od lode, na ktorej sa má vykonať pravidelná rozšírená inšpekcia, príslušný orgán informuje loď o tom, ak sa rozšírená inšpekcia nevykoná.

4. Rozsah rozšírenej inšpekcie vrátane rizikových oblastí, na ktoré sa má vzťahovať, je uvedený v prílohe VII. Komisia v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 prijme opatrenia na vykonávanie prílohy VII.

Článok 15

Usmernenia a postupy týkajúce sa bezpečnosti a ochrany

1. Členské štáty zabezpečia, aby ich inšpektori postupovali v súlade s postupmi a usmerneniami uvedenými v prílohe VI.

2. Pokiaľ ide o bezpečnostné kontroly, členské štáty uplatňujú príslušné postupy uvedené v prílohe VI k tejto smernici na všetky lode uvedené v článku 3 ods. 1, 2 a 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ⁽¹⁾, zastávajúce v ich

prístavoch a na kotviskách, pokiaľ sa neplavia pod vlajkou prístavného štátu vykonávajúceho inšpekciu.

3. Ustanovenia článku 14 tejto smernice súvisiace s rozšírenými inšpekciami sa uplatňujú na prepravné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá uvedené v článku 2 písm. a) a b) smernice 1999/35/ES.

Ak prehliadku lode uskutočnil v súlade s článkami 6 a 8 smernice 1999/35/ES hostiteľský štát, ktorý nie je vlajkovým štátom lode, takáto osobitná prehliadka sa zaznamená ako podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia, podľa typu prehliadky, do inšpekčnej databázy a zohľadní sa na účely článkov 10, 11 a 12 tejto smernice a pri výpočte, ktorým sa stanoví, či každý členský štát splnil inšpekčný záväzok, za predpokladu, že sa vzali do úvahy všetky body uvedené v prílohe VII k tejto smernici.

Bez toho, aby sa zabránilo prevádzke prepravnej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla na základe rozhodnutia podľa článku 10 smernice 1999/35/ES, uplatňujú sa podľa potreby ustanovenia tejto smernice týkajúce sa nedostatkov, zadržania, zamietnutia vstupu a opatrení po vykonaní inšpekcie, zadržaní alebo zamietnutí vstupu.

4. Komisia môže v prípade potreby v súlade s postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 prijať pravidlá harmonizovaného vykonávania odsekov 1 a 2 tohto článku.

Článok 16

Opatrenia na zamietnutie vstupu týkajúce sa určitých lodí

1. Členský štát zabezpečí, aby sa každej lodi, ktorá

— sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do čierneho zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného Komisiou, a ktorá bola zadržaná alebo bol vydaný príkaz na zamedzenie jej prevádzky podľa smernice 1999/35/ES viac ako dvakrát v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, alebo

— sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do sivého zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a uverejňovaného každoročne Komisiou, a ktorá bola zadržaná alebo bol vydaný príkaz na zamedzenie jej prevádzky podľa smernice 1999/35/ES viac ako dvakrát v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP,

zamietol vstup do jeho prístavov a na kotviská okrem prípadov uvedených v článku 21 ods. 6.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6.

Zamietnutie vstupu platí okamžite po tom, ako loď opustí prístav alebo kotvisko, v ktorom sa podrobila tretiemu zadržaniu a v ktorom bol vydaný príkaz na zamietnutie vstupu.

2. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí troch mesiacov od dátumu vydania tohto príkazu a po splnení podmienok uvedených v odsekoch 3 až 9 prílohy VIII.

Ak sa príkaz na zamietnutie vstupu lodi vydá druhýkrát, toto obdobie predstavuje 12 mesiacov.

3. Výsledkom každého ďalšieho zadržania v prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva bude, že sa lodi zamietne vstup do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva. Tento tretí príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť po uplynutí 24 mesiacov od jeho vydania, len ak:

— sa loď plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania nespadá ani do čierneho ani do sivého zoznamu uvedeného v odseku 1,

— štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie, ktoré sú uznané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (prepracované znenie) ⁽¹⁾,

— loď spravuje spoločnosť s vysokou úrovňou výkonnosti podľa prílohy I časti I bodu 1 a

— sa splnili podmienky uvedené v odsekoch 3 až 9 prílohy VIII.

Akákoľvek loď, ktorá nespĺňa kritériá uvedené v tomto odseku, má po uplynutí 24 mesiacov od vydania príkazu trvalo zamietnutý vstup do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.

4. Dôsledkom akéhokoľvek ďalšieho zadržania v prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva po treťom zamietnutí vstupu je trvalé zamietnutie vstupu lode do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Spoločenstva.

5. Na účely tohto článku členské štáty dosiahnu zhodu s postupmi ustanovenými v prílohe VIII.

Článok 17

Podávanie inšpekčnej správy kapitánovi

Po ukončení inšpekcie, podrobnejšej inšpekcie alebo rozšírenej inšpekcie inšpektor vypracuje správu v súlade s prílohou IX. Kapitánovi lode sa poskytne kópia inšpekčnej správy.

Článok 18

Sťažnosti

Všetky sťažnosti podliehajú rýchlemu počiatočnému posúdeniu príslušným orgánom. Toto posúdenie umožňuje určiť, či je sťažnosť opodstatnená.

Ak je to tak, príslušný orgán sa musí sťažnosťou zaoberať zodpovedajúcim spôsobom, predovšetkým zabezpečiť, aby každá osoba priamo dotknutá sťažnosťou mohla uviesť svoje stanoviská.

Ak príslušný orgán považuje sťažnosť za zjavne neodôvodnenú, informuje sťažovateľa o svojom rozhodnutí a jeho dôvodoch.

Identita sťažovateľa sa nesmie oznámiť kapitánovi ani vlastníčkovi príslušnej lode. Inšpektor zabezpečuje dôvernú rozpravu s členmi posádky.

Členské štáty informujú správny orgán vlajkového štátu a prípadne aj Medzinárodnú organizáciu práce (MOP) o sťažnostiach, ktoré neboli zjavne neodôvodnené, a o následných prijatých opatreniach.

Článok 19

Odstránenie nedostatkov a zadržanie

1. Príslušný orgán sa uistí, že všetky nedostatky potvrdené alebo odhalené inšpekciou sú odstránené alebo sa odstránia v súlade s dohovormi.

2. V prípade nedostatkov, ktoré predstavujú jasné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, príslušný orgán prístavného štátu, v ktorom sa vykonáva inšpekcia lode, zabezpečí zadržanie lode alebo pozastavenie činnosti, v priebehu ktorej sa objavili nedostatky. Príkaz na zadržanie alebo pozastavenie činnosti sa nezruší, pokiaľ nie je riziko odstránené alebo pokiaľ príslušný orgán nestanoví, že loď môže za predpokladu nevyhnutných podmienok pokračovať v plavbe na mori alebo v činnosti bez rizika pre bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky, prípadne ohrozenia iných lodí a bez neodôvodniteľnej hrozby poškodenia morského prostredia.

⁽¹⁾ Pozri stranu 11 tohto úradného vestníka.

3. Pri výkone svojho odborného posúdenia o tom, či loď má, alebo nemá byť zadržaná, inšpektor použije kritériá uvedené v prílohe X.

4. Ak z inšpekcie vyplynie, že loď nie je vybavená funkčným záznamníkom údajov o plavbe, keď je použitie takého záznamníka povinné v súlade so smernicou 2002/59/ES, príslušný orgán zabezpečí, aby bola táto loď zadržaná.

Ak sa takýto nedostatok nedá ľahko odstrániť v prístave zadržania, príslušný orgán môže povoliť, aby loď pokračovala do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice prístavu zadržania, kde sa nedostatok bude môcť odstrániť, alebo požiadať, aby bol nedostatok odstránený najneskôr do 30 dní, ako sa ustanovuje v usmerneniach vypracovaných v rámci Parížskeho MoP. Na tieto účely sa budú uplatňovať postupy ustanovené článku 21.

5. Vo výnimočných prípadoch, keď celkový stav lode zjavne nespĺňa normy, môže príslušný orgán prerušiť vykonávanie inšpekcie tejto lode až dovtedy, kým zodpovedné strany prijmú nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody s príslušnými požiadavkami dohovorov.

6. V prípade zadržania príslušný orgán bezodkladne písomne informuje spolu s inšpekčnou správou správny orgán vlajkového štátu alebo ak to nie je možné, konzula, alebo v čase jeho neprítomnosti najbližšieho diplomatického zástupcu tohto štátu o všetkých okolnostiach, za ktorých sa zákrok považoval za nevyhnutný. Okrem toho, keď to bude relevantné, budú tiež upovedomení vymenovaní znalci alebo uznané organizácie zodpovedajúce za vydanie klasifikačných osvedčení alebo štatutárnych osvedčení v súlade s dohovormi.

7. Táto smernica sa nedotýka dodatočných požiadaviek dohovorov o oznamovacích postupoch a postupoch podávania správ vo vzťahu k štátnej prístavnej kontrole.

8. Pri vykonávaní štátnej prístavnej kontroly podľa tejto smernice sa vynaloží všetko úsilie na to, aby sa zabránilo neoprávnenému zadržaniu alebo omeškaniu lode. Ak sa loď neoprávnené zadrží alebo sa neoprávnené spôsobí jej omeškanie, vlastník alebo prevádzkovateľ je oprávnený na náhradu za akékoľvek utrpené straty alebo škody. V akomkoľvek prípade údajného neoprávneného zadržania alebo omeškania dôkazné bremeno spočíva na vlastníkovi alebo prevádzkovateľovi lode.

9. S cieľom odbremeniť prístav príslušný orgán môže povoliť, ak je to bezpečné, aby sa zadržaná loď premiestnila do inej časti prístavu. O riziku zaťaženia prístavu sa však neuvažuje pri rozhodovaní o zadržaní alebo uvoľnení zo zadržania.

Prístavné orgány alebo subjekty spolupracujú s príslušným orgánom s cieľom uľahčiť umiestňovanie zadržaných plavidiel.

10. Prístavné orgány alebo subjekty sú čo najskôr informované o vydaní príkazu na zadržanie.

Článok 20

Právo odvolať sa

1. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode, alebo jeho zástupca v členskom štáte má právo odvolať sa proti zadržaniu alebo zamietnutiu vstupu príslušným orgánom. Odvolanie nespôsobí odklad zadržania alebo zamietnutia vstupu.

2. Členské štáty na tento účel ustanovia a udržiavajú príslušné postupy v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

3. Príslušný orgán riadne informuje kapitána lode v zmysle odseku 1 o práve odvolať sa a praktických opatreniach, ktoré s tým súvisia.

4. Keď v dôsledku odvolania sa alebo žiadosti podanej vlastníkom alebo prevádzkovateľom lode, alebo jeho zástupcom dôjde k zrušeniu alebo zmene príkazu na zadržanie alebo zamietnutie vstupu:

a) členské štáty zabezpečia, aby sa inšpekčná databáza bezodkladne zmenila zodpovedajúcim spôsobom;

b) členský štát, v ktorom bol vydaný príkaz na zadržanie alebo zamietnutie vstupu, do 24 hodín od takéhoto rozhodnutia zabezpečí opravu informácií uverejnených v súlade s článkom 26.

Článok 21

Následné opatrenia po inšpekcii a zadržaní

1. Ak nedostatky uvedené v článku 19 ods. 2 nemôžu byť odstránené v inšpekčnom prístave, príslušný orgán daného členského štátu môže povoliť danej lodi bezodkladne odplávať do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice prístavu zadržania, ktorú vyberie kapitán a dotknuté orgány, kde sa môžu prijať následné opatrenia, a to za predpokladu, že sa dodržia podmienky určené príslušným orgánom vlajkového štátu a schválené členským štátom. Takéto podmienky zabezpečia, že loď môže pokračovať v plavbe bez toho, aby ohrozila bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky, bezpečnosť iných lodí a bez neodôvodnenej hrozby poškodenia morského prostredia.

2. Ak je rozhodnutie poslať loď do opravárenskej lodenice dôsledkom nedodržania rezolúcie IMO A. 744(18), či už pokiaľ ide o dokumentáciu lode, alebo poruchy a nedostatky súvisiace so štruktúrou lode, príslušný orgán môže vyžadovať, aby sa potrebné merania hrúbky uskutočnili v prístave zadržania predtým, ako sa lodi povolí vyplávať.

3. V prípadoch uvedených v odseku 1 príslušný orgán členského štátu v inšpekčnom prístave oznámi všetky podmienky plavby príslušnému orgánu štátu, v ktorom sa nachádza opravárenská lodenica, stranám uvedeným v článku 19 ods. 6 a prípadne akýmkoľvek iným orgánom.

Príslušný orgán členského štátu, ktorý prijme takéto oznámenie, informuje upozorňujúci orgán o prijatých opatreniach.

4. Členské štáty prijímajú opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol do akéhokoľvek prístavu alebo na kotvisko v rámci Spoločenstva zamietnutý vstup lodí uvedenej v odseku 1, ktorá vypláva na more:

- a) bez splnenia podmienok určených príslušným orgánom ktoréhokoľvek členského štátu v inšpekčnom prístave alebo
- b) ktoré odmietnu splniť platné požiadavky dohovorov nepriplávaním do určenej opravárenskej lodenice.

Toto zamietnutie sa zachová, pokiaľ vlastník alebo prevádzkovateľ nepredloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom boli zistené nedostatky na lodi, uspokojivý dôkaz o tom, že loď plne spĺňa všetky platné požiadavky dohovorov.

5. V prípadoch uvedených v odseku 4 písm. a) príslušný orgán členského štátu, v ktorom boli zistené nedostatky na lodi, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

V prípadoch uvedených v odseku 4 písm. b) príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza opravárenská lodenica, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

Pred odmietnutím vstupu môže členský štát požiadať o konzultáciu so správnym orgánom vlajkového štátu príslušnej lode.

6. Odchylné od ustanovení odseku 4 môže byť vstup do určitého prístavu alebo na kotvisko povolený príslušným orgánom daného prístavného štátu v prípade vyššej moci alebo prvoradých bezpečnostných dôvodov alebo s cieľom

znižit' alebo minimalizovať riziko znečistenia alebo odstrániť nedostatky, a to za predpokladu, že vlastník, prevádzkovateľ alebo kapitán lode uskutočnili zodpovedajúce opatrenia na uspokojenie príslušného orgánu členského štátu s cieľom zabezpečiť bezpečný vstup.

Článok 22

Odborný profil inšpektorov

1. Inšpekcie vykonávajú len inšpektori, ktorí spĺňajú kvalifikačné kritériá uvedené v prílohe XI a ktorých príslušný orgán oprávnil vykonávať štátnu prístavnú kontrolu.

2. V prípade, že príslušný orgán prístavného štátu nemôže zabezpečiť odborné posúdenie, inšpektorovi tohto príslušného orgánu môže pomáhať akákoľvek osoba s požadovanou odbornou znalosťou.

3. Príslušný orgán, inšpektori, ktorí vykonávajú štátnu prístavnú kontrolu, a osoby, ktoré im pomáhajú, nesmú mať žiadne obchodné záujmy v inšpekčnom prístave ani na kontrolovanej lodi a inšpektori nesmú byť ani zamestnaní v mimovládnych organizáciách, ktoré vydávajú štatutárne a klasifikačné osvedčenia alebo ktoré vykonávajú prehliadky nevyhnutné na vydávanie týchto osvedčení lodiam, ani vykonávať prácu v mene týchto mimovládnych organizácií.

4. Každý inšpektor vlastní osobný preukaz vo forme identifikačnej karty, ktorú vydal príslušný orgán v súlade so smernicou Komisie 96/40/ES z 25. júna 1996 stanovujúcou spoločný vzor preukazu totožnosti inšpektorov vykonávajúcich štátny prístavný dozor⁽¹⁾.

5. Členské štáty zabezpečia, aby sa overila spôsobilosť inšpektorov a to, či spĺňajú minimálne kritériá uvedené v prílohe XI, predtým, ako ich poveria vykonávaním inšpekcií, a potom pravidelne na základe systému školenia uvedeného v odseku 7.

6. Členské štáty zabezpečia, aby inšpektori absolvovali príslušné školenia súvisiace so zmenami systému štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa uplatňuje v Spoločenstve, ako sa ustanovuje v tejto smernici a zmenách a doplneniach dohovorov.

7. V spolupráci s členskými štátmi Komisia vyvíja a podporuje harmonizovaný systém Spoločenstva na účely školenia a posudzovania spôsobilosti inšpektorov štátnej prístavnej kontroly členskými štátmi.

(1) Ú. v. ES L 196, 7.8.1996, s. 8.

Článok 23

Správy lodivodov a prístavných orgánov

1. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby ich lodivodi zaoberajúci sa navádzaním lodí do prístaviska alebo ich vyvedením z prístaviska alebo zamestnaní na lodiach plaviacich sa do prístavu alebo v tranzite v rámci členského štátu okamžite informovali príslušný orgán prístavného alebo prípadne pobrežného štátu o zistení zjavných anomálií pri bežnom vykonávaní ich zvyčajných povinností, ktoré môžu ohroziť bezpečnú plavbu lode alebo ktoré môžu predstavovať hrozbu poškodenia morského prostredia.

2. Ak prístavné orgány alebo subjekty pri vykonávaní svojich zvyčajných povinností zistia, že loď v ich prístave má zjavné anomálie, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť lode alebo ktoré predstavujú hrozbu poškodenia morského prostredia, okamžite informujú príslušný orgán daného prístavného štátu.

3. Členské štáty vyžadujú od lodivodov a prístavných orgánov alebo subjektov, aby podávali aspoň tieto informácie, a to vždy, ak je to možné, v elektronickej podobe:

— informácie o lodi (názov, identifikačné číslo IMO, volací znak a vlajku),

— informácie o plavbe (posledný prístav zastavenia, prístav určenia),

— opis zjavných anomálií, ktoré sa zistili na palube.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade zjavných anomálií oznámených lodivodmi a prístavnými orgánmi alebo subjektmi prijali náležité následné opatrenia, a zaznamenajú údaje o prijatých opatreniach.

5. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 prijať opatrenia na vykonávanie tohto článku vrátane harmonizovaného elektronického formátu a postupov na podávanie správ o zjavných anomáliách lodivodmi a prístavnými orgánmi alebo subjektmi a o následných opatreniach prijatých členskými štátmi.

Článok 24

Inšpekčná databáza

1. Komisia vytvorí, udržiava a aktualizuje inšpekčnú databázu, pričom vychádza z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP.

Inšpekčná databáza obsahuje všetky informácie požadované na zavedenie inšpekčného systému ustanoveného touto smernicou a zahŕňa funkcie stanovené v prílohe XII.

2. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa informácie o skutočnom čase príchodu a skutočnom čase odchodu každej lode, ktorá sa zastaví v ich prístavoch a na kotviskách, preniesli spolu s identifikátorom príslušného prístavu v primeranom čase do inšpekčnej databázy prostredníctvom systému Spoločenstva na výmenu námorných informácií SafeSeaNet uvedeného v článku 3 písm. s) smernice 2002/59/ES. Po prenose týchto informácií do inšpekčnej databázy prostredníctvom siete SafeSeaNet sú členské štáty vyňaté z povinnosti poskytovania údajov v súlade s bodom 1.2 a bodom 2 písm. a) a b) prílohy XIV k tejto smernici.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie, ktoré súvisia s inšpekciou vykonanou v súlade s touto smernicou, preniesli do inšpekčnej databázy okamžite po dokončení inšpekčnej správy alebo zrušení zadržania.

Členské štáty zabezpečia do 72 hodín, aby sa informácie prenesené do inšpekčnej databázy potvrdili na účely overenia.

4. Na základe inšpekčných údajov, ktoré poskytli členské štáty, bude môcť Komisia v inšpekčnej databáze vyhľadať všetky príslušné údaje, ktoré sa týkajú vykonávania tejto smernice, najmä pokiaľ ide o rizikový profil lode, o lodiach, na ktorých je potrebné vykonať inšpekciu, údaje o pohybe lodí a inšpekčné záväzky každého členského štátu.

Členské štáty majú prístup ku všetkým informáciám zaznamenaným v inšpekčnej databáze, ktoré sú potrebné na vykonávanie inšpekčných postupov tejto smernice.

Členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP sa udelí prístup k všetkým údajom, ktoré zaznamenali do inšpekčnej databázy, a k údajom o lodiach, ktoré sa plavia pod ich vlajkou.

Článok 25

Výmena informácií a spolupráca

Každý členský štát zabezpečí, aby jeho prístavné orgány alebo subjekty a ostatné príslušné orgány alebo subjekty poskytli príslušnému orgánu štátnej prístavnej kontroly tieto druhy informácií, ktoré majú k dispozícii:

— informácie oznámené v súlade s článkom 9 a prílohou III,

- informácie o lodiach, ktoré neposkytli žiadne informácie požadované touto smernicou a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu ⁽¹⁾ a smernicou 2002/59/ES, prípadne aj nariadením (ES) č. 725/2004,
- informácie o lodiach, ktoré vyplávali na more bez splnenia ustanovení článkov 7 alebo 10 smernice 2000/59/ES,
- informácie o lodiach, ktorým bol zamietnutý vstup alebo ktoré boli vyhostené z prístavu z bezpečnostných dôvodov,
- informácie o zjavných anomáliách v súlade s článkom 23.

Článok 26

Uverejňovanie informácií

Komisia sprístupní a udržiava na verejnej internetovej stránke informácie o inšpekciách, zadržaniach a zamietnutiach vstupu v súlade s prílohou XIII, pričom vychádza z odborných znalostí a skúseností na základe Parížskeho MoP.

Článok 27

Uverejnenie zoznamu spoločností s nízkou a veľmi nízkou úrovňou výkonnosti

Komisia pravidelne vypracúva a na verejnej internetovej stránke uverejňuje informácie o spoločnostiach, ktorých úroveň výkonnosti sa z hľadiska určenia rizikového profilu lode, ako je uvedené v prílohe I časti I, považuje za nízku a veľmi nízku počas obdobia troch alebo viacerých mesiacov.

V súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 31 ods. 2 Komisia prijme pravidlá na vykonávanie tohto článku, v ktorých spresní najmä podmienky uverejňovania.

Článok 28

Náhrada nákladov

1. Ak by inšpekcie uvedené v článkoch 13 a 14 potvrdili alebo odhalili nedostatky vo vzťahu k požiadavkám dohovoru oprávňujúce na zadržanie lode, tak všetky náklady spojené s inšpekciami v akomkoľvek bežnom účtovnom období hradí vlastník lode alebo prevádzkovateľ, alebo jeho zástupca v prístavnom štáte.

2. Všetky náklady týkajúce sa inšpekcií vykonaných príslušným orgánom členského štátu podľa ustanovení článku 16 a článku 21 ods. 4 hradí vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

3. V prípade zadržania lode všetky náklady spojené so zadržaním v prístave znáša vlastník alebo prevádzkovateľ lode.

4. Zadržanie sa nezruší, pokiaľ sa neuhradí celá platba alebo pokiaľ sa nezloží dostatočná záruka náhrady týchto nákladov.

Článok 29

Údaje na monitorovanie vykonávania

Členské štáty poskytnú Komisii informácie uvedené v prílohe XIV v časových intervaloch, ktoré sú uvedené v danej prílohe.

Článok 30

Monitorovanie dodržiavania zhody a výkonu členských štátov

S cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie tejto smernice a monitorovať celkové fungovanie systému štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva v súlade s článkom 2 písm. b) bodom i) nariadenia (ES) č. 1406/2002 Komisia zhromažďuje potrebné informácie a uskutočňuje návštevy členských štátov.

Článok 31

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽²⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 32

Postup prijímania zmien a doplnení

Komisia:

a) upravuje prílohy okrem prílohy I s cieľom zohľadniť zmeny a doplnenia právnych predpisov Spoločenstva o námornej bezpečnosti, ktoré nadobudli účinnosť, ako aj dohovorov, medzinárodných kódexov a rezolúcií príslušných medzinárodných organizácií, a vývoj v rámci Parížskeho MoP;

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

⁽²⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) mení definície odkazujúce na dohovory, medzinárodné kódexy a rezolúcie a právne predpisy Spoločenstva, ktoré sú relevantné na účely tejto smernice.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 31 ods. 3.

Zmeny a doplnenia medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2 sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

Článok 33

Vykonávacie pravidlá

Pri zavádzaní vykonávacích pravidiel uvedených v článku 8 ods. 4, článku 10 ods. 3, článku 14 ods. 4, článku 15 ods. 4, článku 23 ods. 5 a článku 27 v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 a 3 sa Komisia osobitne postará o to, aby tieto pravidlá zohľadnili odborné znalosti a skúsenosti získané pri uplatňovaní inšpekčného systému v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP.

Článok 34

Sankcie

Členské štáty ustanovia systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych právnych predpisov prijatých na základe tejto smernice a podniknú všetky potrebné opatrenia, aby sa zaistilo, že sa tieto sankcie budú uplatňovať. Tieto sankcie budú účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 35

Preskúmanie

Najneskôr do 30. júna 2012 Komisia preskúma vykonávanie tejto smernice. Preskúmaním sa okrem iného preverí plnenie celkového inšpekčného záväzku Spoločenstva stanoveného v článku 5, počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte, počet vykonaných inšpekcií a zhoda s ročným inšpekčným záväzkom každého členského štátu a vykonávanie článkov 6, 7 a 8.

Komisia oznámi zistenia preskúmania Európskemu parlamentu a Rade a na základe preskúmania určí, či je potrebné navrhnuť zmeny tejto smernice alebo ďalšie právne predpisy v tejto oblasti.

Článok 36

Vykonávanie a oznamovanie

1. Do 31. decembra 2010 členské štáty prijímajú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.

Tieto opatrenia budú uplatňovať od 1. januára 2011.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Zahrnú aj vyhlásenie, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a formulácii vyhlásenia určia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijali v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

4. Okrem toho Komisia pravidelne informuje Európsky parlament a Radu o pokroku pri vykonávaní tejto smernice v členských štátoch najmä s ohľadom na jednotné uplatňovanie inšpekčného systému v Spoločenstve.

Článok 37

Zrušenie

Smernica 95/21/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe XV časti A sa týmto zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2011 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc stanovených v prílohe XV časti B do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe XVI k tejto smernici.

Článok 38

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 39

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament

predseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

predseda

P. NEČAS

PRÍLOHA I

PRVKY INŠPEKČNÉHO SYSTÉMU ŠTÁTNEJ PRÍSTAVNEJ KONTROLY SPOLOČENSTVA

(v zmysle článku 5)

V inšpekčnom systéme štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva sú zahrnuté tieto prvky:

I. Rizikový profil lode

Rizikový profil lode je určený kombináciou týchto generických a historických parametrov:

1. Generické parametre

a) Typ lode

Osobné lode, ropné tankery a chemické tankery, tankery na prepravu plynu a lode na hromadný náklad sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

b) Vek lode

Lode staršie ako dvanásť rokov sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

c) Úroveň výkonnosti vlajkového štátu

i) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s vysokou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s nízkou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

iii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu, pre ktorý bol ukončený audit, a ak je to vhodné, ktorému sa predložil opravný akčný plán, a to v súlade s Rámcom a postupmi dobrovoľného systému auditu členských štátov IMO, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko. V momente prijatia opatrení uvedených v článku 10 ods. 3 vlajkový štát takejto lode musí preukázať súlad s Kódexom pre vykonávanie povinných nástrojov IMO.

d) Uznané organizácie

i) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s vysokou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

iii) Lode, ktorým osvedčenia vydali organizácie uznané podľa podmienok nariadenia (ES) č. 391/2009, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

e) Úroveň výkonnosti spoločnosti

i) Lode spoločnosti s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

ii) Lode spoločnosti s vysokou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

2. Historické parametre

- i) Lode, ktoré boli zadržané viac ako jeden raz, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- ii) Lode, ktoré mali počas inšpekcie(-í) vykonanej(-ných) v období uvedenom v prílohe II menej nedostatkov, ako je počet uvedený v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- iii) Lode, ktoré neboli zadržané počas obdobia uvedeného v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

Rizikové parametre sa kombinujú prostredníctvom váženia, ktoré odráža relatívny vplyv každého parametra na celkové riziko lode, s cieľom určiť tieto rizikové profily lodí:

- vysoké riziko,
- štandardné riziko,
- nízke riziko.

Pri určovaní týchto rizikových profilov sa väčší dôraz kladie na parametre typu lode, úroveň výkonnosti vlajkového štátu, uznané organizácie a úroveň výkonnosti spoločnosti.

II. Inšpekcie na lodiach

1. Pravidelné inšpekcie

Pravidelné inšpekcie sa vykonávajú vo vopred určených intervaloch. Ich frekvencia sa určí na základe rizikového profilu lode. Interval medzi pravidelnými inšpekciami na lodi s vysokým rizikom nesmie byť dlhší ako šesť mesiacov. Interval medzi pravidelnými inšpekciami na lodi s iným rizikovým profilom sa pri znižovaní rizika predlžuje.

Členské štáty vykonávajú pravidelnú inšpekciu na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných šiestich mesiacov. Na vysokorizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od piateho mesiaca,
- každej lodi so štandardne rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 12 mesiacov. Na štandardne rizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od 10. mesiaca,
- každej lodi s nízkorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 36 mesiacov. Na nízkorizikových lodiach sa musí vykonať inšpekcia od 24. mesiaca.

2. Dodatočné inšpekcie

Na lodiach, pre ktoré platia nasledujúce prvoradé alebo neočakávané faktory, sa vykoná inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Potreba vykonať dodatočnú inšpekciu na základe neočakávaných faktorov sa však ponecháva na odborné posúdenie inšpektora.

2A. Prvoradé faktory

Na lodiach, na ktoré sa uplatňujú tieto prvoradé faktory, sa musí vykonať inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie:

- lode, ktoré boli z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené alebo stiahnuté zo svojej triedy od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu,
- lode, ktoré nemožno identifikovať v inšpekčnej databáze,

- lode, ktoré:
 - sa na svojej plavbe do prístavu podieľali na zrážke, uviazli na plytčine alebo stroskotali,
 - boli obvinené z údajného porušenia predpisov o vypúšťaní alebo presakovaní škodlivých látok alebo
 - manévrovali nesprávnym alebo nebezpečným spôsobom, pri ktorom sa nedodrжали opatrenia o trasách prijaté IMO alebo prax a postupy pri bezpečnej plavbe.

2B. Neočakávané faktory

Na lodiach, na ktoré sa uplatňujú tieto neočakávané faktory, sa môže vykonať inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Rozhodnutie vykonať takúto dodatočnú inšpekciu sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu. Ide o:

- lode, ktoré nedodrжали platné znenie odporúčania IMO o plavbe na vjazdoch do Baltského mora,
- lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, o ktorých zjavných anomáliách podali lodivodi alebo prístavné orgány alebo subjekty správy, pričom tieto anomálie môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť plavby alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade s článkom 23 tejto smernice,
- lode, ktoré nespĺnili príslušné požiadavky na oznamovanie uvedené v článku 9 tejto smernice, v smernici 2000/59/ES, smernici 2002/59/ES a prípadne v nariadení (ES) č. 725/2004,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie s oprávneným záujmom o bezpečnú prevádzku lode, životné a pracovné podmienky na palube alebo o prevenciu znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú,
- lode, ktoré boli zadržané pred viac ako tromi mesiacmi,
- lode, pri ktorých boli hlásené nevyriešené nedostatky okrem lodí, ktorých nedostatky sa museli odstrániť do 14 dní po odchode a ktorých nedostatky sa museli odstrániť pred odchodom,
- lode, pri ktorých boli hlásené problémy v súvislosti s ich nákladom, najmä škodlivým a nebezpečným nákladom,
- lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie,
- lode, o ktorých sú známe informácie zo spoľahlivého zdroja, že ich rizikové parametre sa líšia od zaznamenaných parametrov, a tým sa zvýšila úroveň rizika.

3. Výberový systém

3A. Na lodiach s faktorom priority I sa inšpekcie vykonávajú takto:

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných šesť mesiacov,
- každej osobnej lodi, ropnom tankerovi, tankerovi na prepravu plynov, chemickom tankerovi alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, chemického tankera, tankera na prepravu plynu alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

- c) v prípade prvoradého faktora:
- podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokým rizikovým profilom a na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov,
 - podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov.
- 3B. Ak príslušný orgán rozhodne vykonať inšpekciu na lodi s faktorom priority II, uplatňuje sa nasledujúce:
- a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:
- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných päť mesiacov,
 - každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo
 - každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;
- b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:
- každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo
 - každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov, s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;
- c) v prípade neočakávaného faktora:
- sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia na každej lodi s vysokorizikovým profilom alebo na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov,
 - sa vykoná podrobnejšia inšpekcia na každej lodi okrem osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, chemického tankera alebo lodi na hromadný náklad, ktorá má viac ako 12 rokov.
-

PRÍLOHA II

URČENIE RIZIKOVÉHO PROFILU LODE

(v zmysle článku 10 ods. 2)

		Profil					
		Loď s vysokorizikovým profilom		Loď so štandardným rizikovým profilom	Loď s nízkorizikovým profilom		
Všeobecné parametre		Kritériá	Vážené body	Kritériá	Kritériá		
1.	Druh lode	Chemický tanker Tanker na prepravu plynu Ropný tanker Loď na hromadný náklad Osobná loď	2	Ani loď s vysokorizikovým profilom, ani loď s nízkorizikovým profilom	Všetky druhy		
2.	Vek lode	Všetky druhy > 12 r.	1		Akýkoľvek vek		
3a.	Vlajka	Čierny, sivý, biely zoznam	Čierny – veľmi vysoké riziko, vysoké riziko, stredné až vysoké riziko		2	Biely	
			Čierny – stredné riziko		1		
3b.	IMO audit		—		—	Áno	
4a.	Uznaná organizácia	Úroveň výkonnosti	Vysoká		—	—	Vysoký
			Stredná		—	—	—
			Nízka		Nízky	1	—
			Veľmi nízka		Veľmi nízky		—
4b.	Uznaný EÚ		—		—	Áno	
5.	Spoločnosť	Úroveň výkonnosti	Vysoká	—	—	Vysoký	
			Stredná	—	—	—	
			Nízka	Nízky	2	—	
			Veľmi nízka	Veľmi nízky		—	
Historické parametre							
6.	Počet nedostatkov zaznamenaných pri každej inšpekcii za predošlých 36 mesiacov	Nedostatky	Bez oprávnenia	—	≤ 5 (a aspoň jedna inšpekcia vykonaná za predchádzajúcich 36 mesiacov)		
7.	Počet zadržaní za predchádzajúcich 36 mesiacov	Zadržania	≥ 2 zadržania	1	Žiadne zadržanie		

Lode s vysokorizikovým profilom sú lode, ktoré spĺňajú kritériá na celkovo 5 alebo viac vážených bodov.

Lode s nízkorizikovým profilom sú lode, ktoré spĺňajú všetky kritériá nízkorizikových parametrov.

Lode so štandardným rizikovým profilom sú lode, ktoré nie sú ani lode s vysokorizikovým profilom, ani lode s nízkorizikovým profilom.

PRÍLOHA III

OZNÁMENIE

(v zmysle článku 9 ods. 1)

Informácie, ktoré sa majú poskytnúť v súlade s článkom 9 ods. 1:

Informácie uvedené nižšie sa predkladajú prístavnému orgánu alebo subjektu alebo orgánu či subjektu určenému na tento účel aspoň tri dni pred očakávaným príchodom do prístavu alebo na kotvisko alebo pred opustením predchádzajúceho prístavu alebo kotviska, ak sa očakáva, že plavba bude trvať menej ako tri dni:

- a) identifikácia lode (názov, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);
 - b) plánovaný čas postoja;
 - c) pre tankery:
 - i) konfigurácia: jednodielny trup lode, jednodielny trup s oddelenými záťažovými nádržami (SBT), dvojité trup lode;
 - ii) stav nákladných a záťažových nádrží: plné, prázdne, inertizované;
 - iii) objem a druh nákladu;
 - d) plánované činnosti v prístave alebo na kotvisku určenia (nakládka, vykládka, iné);
 - e) plánované štatutárne prehliadkové inšpekcie a dôležité údržbárske a opravné práce, ktoré sa majú vykonať, kým je loď v prístave určenia;
 - f) dátum poslednej rozšírenej inšpekcie v regióne Parížskeho MoP.
-

PRÍLOHA IV

ZOZNAM OSVEDČENÍ A DOKUMENTOV

(v zmysle článku 13 ods. 1)

1. Medzinárodné osvedčenie o vymeriavaní lodí (1969).
2. — Osvedčenie o bezpečnosti osobnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie nákladnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnostnom vybavení nákladnej lode,
 - Osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode,
 - Osvedčenie o výnimke vrátane prípadného zoznamu nákladu,
 - Osvedčenie o bezpečnosti nákladnej lode.
3. Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC).
4. Súvislý prehľad histórie lode.
5. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov:
 - Osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov.
6. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií:
 - Osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií.
7. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou.
8. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok.
9. Medzinárodné osvedčenie o nákladovej značke (1966):
 - Medzinárodné osvedčenie o výnimke z nákladovej značky.
10. Kniha ropných látok, časti I a II.
11. Kniha záznamov o náklade.
12. Osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou.
13. Osvedčenia alebo akékoľvek iné dokumenty požadované v súlade s ustanoveniami dohovoru STCW 78/95.
14. Lekárske osvedčenia (pozri dohovor MOP č. 73 týkajúci sa lekárskeho vyšetrení námorníkov).
15. Tabuľka práce na palube lode (dohovor MOP č. 180 a dohovor STCW 78/95).
16. Záznamy o pracovnom čase a čase odpočinku námorníkov (dohovor MOP č. 180).
17. Informácie o stabilite.
18. Kópia dokumentu zhody a osvedčenie o riadení bezpečnej prevádzky vydané v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (SOLAS 74, kapitola IX).
19. Osvedčenie o pevnosti trupu lode a strojových zariadeniach, ktoré bolo vydané príslušnou uznanou organizáciou (vyžadované len v prípade, ak si loď zachovala klasifikáciu uznanej organizácie).

20. Dokument zhody so špecifickými požiadavkami na lode prepravujúce nebezpečný tovar.
21. Osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných lodí a povolenie na ich prevádzku.
22. Špeciálny súpis alebo zoznam nebezpečného tovaru alebo podrobný plán uloženia.
23. Lodný denník vzhľadom na záznamy testov a výcviku vrátane bezpečnostného výcviku a denník pre záznamy inšpekcie a údržby záchranných zariadení a príslušenstva a protipožiarnych zariadení a príslušenstva.
24. Osvedčenie bezpečnosti pre špeciálne lode.
25. Osvedčenie bezpečnosti pre mobilné pobrežné vrtacie jednotky.
26. Pre ropné tankery záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a kontrolnom systéme pre poslednú plavbu so záťažou.
27. Inventárny zoznam, protipožiarny plán a pri osobných lodiach bezpečnostný plán v prípade poškodenia.
28. Núdzový plán v prípade ropnej nehody.
29. Zložky so záznamami o prehliadke (pre lode na hromadný náklad a ropné tankery).
30. Správy o predchádzajúcich inšpekciách štátnej prístavnej kontroly.
31. Pri osobných lodiach ro-ro informácie o pomere A/A-max.
32. Dokument oprávňujúci na prepravu obilia.
33. Príručka o zabezpečení nákladu.
34. Plán spracovania odpadu a kniha záznamov o odpade.
35. Pomocný rozhodovací systém pre kapitánov osobných lodí.
36. Kooperačný plán SAR pre osobné lode plaviace sa na stanovených trasách.
37. Zoznam prevádzkových obmedzení pre osobné lode.
38. Podklady týkajúce sa vyváženia a stability lodí na hromadný náklad.
39. Plány nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad.
40. Osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením (Medzinárodný dohovor o občianskej zodpovednosti za škody spôsobené ropným znečistením, 1992).
41. Osvedčenia požadované podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí na účely námorných pohľadávok ⁽¹⁾.
42. Osvedčenie požadované podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných dopravcov po mori v prípade nehôd ⁽²⁾.
43. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia.
44. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania splaškami.

⁽¹⁾ Pozri stranu 128 tohto úradného vestníka.

⁽²⁾ Pozri stranu 24 tohto úradného vestníka.

PRÍLOHA V

PRÍKLADY „JASNÝCH DÔVODOV“

(v zmysle článku 13 ods. 3)

A. Príklady jasných dôvodov na vykonanie podrobnejšej inšpekcie

1. Lode identifikované v prílohe I časti II bodoch 2A a 2B.
2. Nesprávne vedenie knihy ropných látok.
3. Počas overovania osvedčení a inej dokumentácie boli zistené nepresnosti.
4. Indície, že členovia posádky nie sú schopní splniť požiadavky v súvislosti s komunikáciou na palube uvedenou v článku 18 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES z 19. novembra 2008 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov⁽¹⁾.
5. Osvedčenie bolo nadobudnuté podvodom alebo držiteľ osvedčenia nie je osoba, ktorej bolo pôvodne toto osvedčenie vydané.
6. Loď má kapitána, dôstojníka alebo člena posádky, ktorého osvedčenie vydala krajina, ktorá neratifikovala dohovor STCW 78/95.
7. Dôkaz o tom, že manipulácia s nákladom a iné činnosti sa nevykonávali bezpečným spôsobom alebo podľa usmernení IMO, napríklad obsah kyslíka v hlavnom vedení inertného plynu do cisterien prekročil predpísanú maximálnu úroveň.
8. Kapitán ropného tankera nemôže predložiť záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a o kontrolnom systéme za poslednú plavbu so záťažou.
9. Chýbajúci aktualizovaný inventárny zoznam alebo členovia posádky si nie sú vedomí svojich povinností v prípade požiaru alebo príkazu na opustenie lode.
10. Vysielanie falošných núdzových signálov bez toho, aby boli následne odvolané.
11. Neprítomnosť dôležitého vybavenia alebo opatrení vyžadovaných dohovormi.
12. Krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na palube.
13. Dôkaz na základe celkového dojmu a pozorovania inšpektora, že existujú vážne poškodenia alebo nedostatky týkajúce sa trupu alebo konštrukcie, ktoré môžu predstavovať riziko pre konštrukčnú celistvosť lode, jej vodotesnosť alebo odolnosť voči počasiu.
14. Informácia alebo dôkaz o tom, že kapitán alebo posádka nie sú oboznámení s hlavnými činnosťami na palube lode, ktoré sa týkajú bezpečnosti lodí alebo prevencie pred znečistením, alebo že sa také činnosti nevykonávali.
15. Absencia tabuľky práce na palube lode alebo záznamov o pracovnom čase alebo čase odpočinku námorníkov.

B. Príklady jasných dôvodov na kontrolu lodí v súvislosti s bezpečnostnými aspektmi

1. Inšpektor môže počas úvodnej inšpekcie stanoviť tieto jasné dôvody na ďalšie kontrolné opatrenia v oblasti bezpečnosti:
 - 1.1. ISSC nie je platné alebo jeho platnosť uplynula.
 - 1.2. Loď má nižšiu úroveň bezpečnosti ako prístav.
 - 1.3. Výcvik súvisiaci s bezpečnosťou na lodi sa nevykonával.
 - 1.4. Záznamy o posledných 10 prepojeniach lode a prístavu alebo lode a lode sú nekompletné.
 - 1.5. Dôkaz alebo zistenie, že členovia posádky na kľúčových pozíciách nevedia navzájom komunikovať.
 - 1.6. Dôkaz z pozorovaní o tom, že v bezpečnostných opatreniach sú vážne nedostatky.

(1) Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7. Informácie tretích strán, ako je napr. správa alebo sťažnosť týkajúca sa informácií súvisiacich s bezpečnosťou.
 - 1.8. Loď má ďalšie, neskôr vydané dočasné Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC) a na základe odborného posúdenia inšpektora jedným z dôvodov lode alebo spoločnosti na podanie žiadosti o vydanie takéhoto osvedčenia je zabrániť úplnému dodržiavaniu kapitoly XI-2 SOLAS 74 a časti A kódexu ISPS po uplynutí obdobia platnosti pôvodného dočasného osvedčenia. V časti A kódexu ISPS sa uvádzajú okolnosti, za ktorých sa dočasné osvedčenie môže vydať.
 2. Ak existujú vyššie uvedené jasné dôvody, inšpektor ihneď informuje príslušný bezpečnostný orgán (pokiaľ nie je inšpektor aj riadne splnomocnený úradník pre bezpečnosť). Príslušný bezpečnostný orgán potom rozhodne, aké ďalšie kontrolné opatrenia sú potrebné s prihliadnutím na úroveň bezpečnosti v súlade s pravidlom 9 kapitoly XI SOLAS 74.
 3. Iné jasné dôvody ako tie, ktoré sú uvedené vyššie, sú záležitosťou riadne splnomocneného úradníka pre bezpečnosť.
-

PRÍLOHA VI

POSTUPY PRI KONTROLE LODÍ

(v zmysle článku 15 ods. 1)

Príloha I k Parížskemu MoP nazvaná Postupy štátnej prístavnej kontroly (PŠPK) a tieto pokyny z Parížskeho MoP v ich aktualizovanom znení:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Pokyn 33/2000/02: Operačná kontrola na trajektoch a osobných lodiach),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCO on Electronic Charts [Pokyn 35/2002/02: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly (ÚŠPK) o elektronických mapách],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Pokyn 36/2003/08: Sprievodca pre inšpekciu o pracovných a životných podmienkach),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Pokyn 37/2004/02: Usmernenia v súlade s dohovorom STCW 78/95 v znení zmien a doplnení),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Pokyn 37/2004/05: Usmernenia pre inšpekciu zameranú na pracovný čas/odpočinok),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Pokyn 37/2004/10: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o bezpečnostných aspektoch),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Pokyn 38/2005/02: Usmernenia pre ÚŠPK, ktorí kontrolujú záznamníky údajov o plavbe),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Pokyn 38/2005/05: Usmernenia o dohovore MARPOL 73/78, príloha I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Pokyn 38/2005/07: Usmernenia o kontrole systému posudzovania podmienok ropných tankerov s jednodielnym trupom),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Pokyn 39/2006/01: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o kódexe ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Pokyn 39/2006/02: Usmernenia pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly o kontrole GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Pokyn 39/2006/03: Optimalizácia zákazu a zoznam na kontrolu oznamovania),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Pokyn 39/2006/10: Sprievodca pre ÚŠPK pre kontrolu záťažových nádrží a simuláciu výpadku elektrickej energie (test výpadku prúdu)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Pokyn 39/2006/11: Sprievodca na kontrolu štruktúry lode na hromadný náklad),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Pokyn 39/2006/12: Kódex osvedčených postupov pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Pokyn 40/2007/04: Kritériá na posudzovanie zodpovednosti uznaných organizácií),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Pokyn 40/2007/09: Usmernenia pre inšpekcie štátnej prístavnej kontroly na účely súladu s prílohou VI k dohovoru MARPOL 73/78).

PRÍLOHA VII

ROZŠÍRENÉ INŠPEKCIE LODÍ**(v zmysle článku 14)**

Rozšírená inšpekcia sa týka najmä celkového stavu týchto rizikových oblastí:

- Dokumentácia
- Stav konštrukcie
- Odolnosť voči vplyvom počasia
- Núdzové systémy
- Rádiová komunikácia
- Manipulácia s nákladom
- Protipožiarna bezpečnosť
- Alarmy
- Životné a pracovné podmienky
- Navigačné vybavenie
- Záchrané prostriedky
- Nebezpečný tovar
- Pohon a pomocné stroje
- Prevencia znečisťovania.

Rozšírená inšpekcia okrem toho zahŕňa overenie špecifických prvkov rizikových oblastí v závislosti od druhu plavidla, na ktorom sa inšpekcia vykonáva, ako je ustanovené v súlade s článkom 14 ods. 3, pod podmienkou jeho realizovateľnosti v praxi alebo obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti osôb, lode alebo prístavu.

PRÍLOHA VIII

**USTANOVENIA O ZAMIETNUTÍ VSTUPU DO PRÍSTAVOV A NA KOTVISKÁ V RÁMCI SPOLOCENSTVA
(v zmysle článku 16)**

1. Ak boli splnené podmienky opísané v článku 16 ods. 1, príslušný orgán prístavu, v ktorom sa loď zdrží tretíkrát, písomne informuje kapitána lode, že sa vydá príkaz na zamietnutie vstupu, ktorý začne platiť hneď, ako loď opustí prístav. Príkaz na zamietnutie vstupu začne platiť hneď, ako loď opustí prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k jej zadržaniu.
2. Príslušný orgán predloží kópiu príkazu na zamietnutie vstupu správne mu orgánu vlajkového štátu, dotknutej uznanej organizácii, ostatným členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán tiež bezodkladne aktualizuje inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu.
3. Aby bolo možné zrušiť príkaz na zamietnutie vstupu, vlastník alebo prevádzkovateľ musí poslať úradnú žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu. Túto žiadosť musí sprevádzať dokument správneho orgánu vlajkového štátu, ktorý po návšteve lode vydal znalec riadne splnomocnený správnym orgánom vlajkového štátu a ktorý dokazuje, že loď sa plne riadi uplatniteľnými ustanoveniami dohovorov. Správny orgán vlajkového štátu predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila.
4. Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí v prípade potreby takisto sprevádzať dokument od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala po návšteve znalca z klasifikačnej spoločnosti na lodi, ktorý potvrdzuje, že loď sa riadi normami triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť. Klasifikačná spoločnosť predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila.
5. Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba po uplynutí obdobia uvedeného v článku 16 tejto smernice a na základe novej inšpekcie lode v dohodnutom prístave.

Ak sa dohodnutý prístav nachádza v členskom štáte, príslušný orgán tohto štátu môže na žiadosť príslušného orgánu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu, povoliť lodi, aby vstúpila do dohodnutého prístavu s cieľom podrobiť sa novej inšpekcii. V takýchto prípadoch sa v prístave s nákladom nemanipuluje, pokiaľ sa príkaz na zamietnutie vstupu nezruší.

6. Ak zadržanie, ktoré viedlo k vydaniu príkazu na zamietnutie vstupu, súviselo s nedostatkami v štruktúre lode, príslušný orgán, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu, môže vyžadovať, aby sa určité priestory vrátane nákladných priestorov a nádrží sprístupnili na preskúmanie počas novej inšpekcie.
7. Novú inšpekciu vykoná príslušný orgán členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu, alebo príslušný orgán prístavu určenia so súhlasom príslušného orgánu členského štátu, ktorý vydal príkaz na zamietnutie vstupu. Príslušný orgán môže vyžadovať, aby nová inšpekcia bola ohlásená až 14 dní vopred. Členskému štátu sa predloží dostatočný dôkaz o tom, že loď plne spĺňa uplatniteľné požiadavky dohovorov.
8. Nová inšpekcia sa bude skladať z rozšírenej inšpekcie, ktorá musí pokrývať aspoň relevantné body prílohy VII.
9. Všetky náklady na rozšírenú inšpekciu znáša vlastník alebo prevádzkovateľ.
10. Ak výsledky rozšírenej inšpekcie budú pre členský štát uspokojivé v súlade s prílohou VII, príkaz na zamietnutie vstupu sa musí zrušiť a spoločnosť, ktorá loď vlastní, o tom musí byť písomne informovaná.
11. Príslušný orgán tiež písomne oznámi svoje rozhodnutie správne mu orgánu vlajkového štátu, dotknutej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom, ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán musí tiež bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu o informácie o zamietnutí vstupu.
12. Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov v rámci Spoločenstva, musia byť dostupné v inšpekčnej databáze a uverejnené podľa ustanovení článku 26 a prílohy XIII.

PRÍLOHA IX

INŠPEKČNÁ SPRÁVA

(v zmysle článku 17)

Inšpekčná správa musí obsahovať minimálne tieto body:

I. Všeobecné:

1. príslušný orgán, ktorý napísal správu;
2. dátum a miesto inšpekcie;
3. názov lode, na ktorej sa vykonala inšpekcia;
4. vlajkový štát;
5. typ lode (ako sa uvádza v osvedčení o riadení bezpečnej prevádzky);
6. identifikačné číslo IMO;
7. volací znak;
8. hrubú priestornosť (gt);
9. nosnosť (ak je to relevantné);
10. rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lode;
11. klasifikačnú spoločnosť či klasifikačné spoločnosti, ako aj akúkoľvek inú organizáciu, ak je to potrebné, ktorá(-é) vydala(-i) lodi prípadné osvedčenia o klasifikácii;
12. uznanú organizáciu alebo uznané organizácie a/alebo akýkoľvek iný subjekt, ktorý(-é) vydal(-i) lodi osvedčenia v súlade s uplatniteľnými dohovormi v mene vlajkového štátu;
13. názov a adresu spoločnosti, ktorá loď vlastní, alebo prevádzkovateľa lode;
14. meno a adresu nájomcu, ktorý je zodpovedný za výber lode a druh prenájmu v prípade lodí hromadne prepravujúcich kvapalnú alebo pevnú náklad;
15. konečný dátum napísania inšpekčnej správy;
16. údaj, že podrobné informácie o inšpekcii alebo zadržaní sa môžu uverejniť.

II. Informácie týkajúce sa inšpekcie:

1. osvedčenia vydané pri uplatňovaní príslušných dohovorov, orgán alebo organizáciu, ktorá vydala predmetné osvedčenie(-ia), spolu s dátumom vydania alebo skončenia platnosti;
2. diely alebo súčiastky lode, ktoré sa kontrolovali (v prípade podrobnejšej alebo rozšírenej inšpekcie);
3. prístav a dátum poslednej priebežnej alebo ročnej, alebo obnovennej prehliadky a názov organizácie, ktorá prehliadku vykonala;
4. druh inšpekcie (inšpekcia, podrobnejšia inšpekcia, rozšírená inšpekcia);
5. charakter nedostatkov;
6. prijaté opatrenia.

III. Doplnujúce informácie v prípade zadržania:

1. dátum vydania príkazu na zadržanie;
2. dátum zrušenia príkazu na zadržanie;
3. povahu nedostatkov oprávňujúcich vydanie príkazu na zadržanie (prípadné odkazy na dohovory);
4. prípadne označenie, či uznaná organizácia alebo akýkoľvek iný súkromný orgán, ktorý vykonal prehliadku, je zodpovedný vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samy alebo v kombinácii viedli k zadržaniu;
5. prijaté opatrenia.

PRÍLOHA X

KRITÉRIÁ NA ZADRŽANIE LODE

(v zmysle článku 19 ods. 3)

ÚVOD

Pred určením, či nedostatky zistené počas inšpekcie oprávňujú na zadržanie príslušnej lode, musí inšpektor uplatniť kritériá uvedené nižšie v bodoch 1 a 2.

Bod 3 obsahuje príklady nedostatkov, ktoré samy osebe môžu oprávňovať na zadržanie príslušnej lode (pozri článok 19 ods. 4).

Keď je dôvodom na zadržanie lode jej poškodenie pri nehode, ktoré nastalo pri plavbe lode do prístavu, nevydáva sa žiadny príkaz na zadržanie za predpokladu, že:

- a) sa riadne zohľadnili požiadavky obsiahnuté v pravidle I/11 písm. c) SOLAS 74 týkajúce sa oznámenia správneho orgánu vlajkového štátu, vymenovanému znalcovi alebo uznanej organizácii zodpovednej za vydanie príslušného osvedčenia;
- b) pred vstupom do prístavu kapitán alebo vlastník lode poskytol orgánu štátnej prístavnej kontroly podrobné údaje o okolnostiach nehody a spôsobenom poškodení a informácie o požadovanom oznámení správneho orgánu vlajkového štátu;
- c) k spokojnosti príslušného orgánu sa na lodi vykonávajú vhodné nápravné opatrenia a
- d) orgán zabezpečil po tom, čo mu bolo oznámené skončenie nápravnej akcie, že boli odstránené nedostatky, ktoré zjavne predstavovali riziko pre bezpečnosť, zdravie a životné prostredie.

1. Hlavné kritériá

Pri vykonávaní svojho odborného posúdenia o tom, či sa loď má, alebo nemá zadržať, musí inšpektor uplatňovať tieto kritériá:

Časový rozvrh

Lode nespôsobilé pokračovať v plavbe po mori musia byť zadržané po prvej inšpekcii bez ohľadu na to, ako dlho loď zostane v prístave.

Kritérium

Loď je zadržaná, ak sú jej nedostatky dostatočne závažné na to, aby inšpektor považoval za vhodné vrátiť sa a presvedčiť sa, či nedostatky boli odstránené pred odplávaním lode.

Potreba návratu inšpektora na loď je meradlom závažnosti nedostatkov. Táto povinnosť však nevzniká v každom prípade. Znamená to, že orgán musí tým či oným spôsobom overiť prednostne ďalšou návštevou, či boli nedostatky odstránené pred odchodom lode.

2. Uplatnenie hlavných kritérií

Pri rozhodovaní o tom, či nedostatky zistené na lodi sú dostatočne závažné, aby oprávňovali na zadržanie lode, musí inšpektor posúdiť, či:

1. má loď príslušnú platnú dokumentáciu;
2. má loď posádku požadovanú v Dokumente o minimálnom bezpečnom obsadení posádkou.

Počas inšpekcie musí inšpektor navyše posúdiť, či loď a/alebo posádka je schopná:

3. viesť loď bezpečne počas najbližšej plavby;
4. bezpečne manipulovať, prepravovať a kontrolovať podmienky nákladu počas najbližšej plavby;

5. bezpečne obsluhovať strojnú počas najbližšej plavby;
6. udržiavať patričný chod a obsluhovanie lode počas najbližšej plavby;
7. účinne bojovať proti požiaru v ktorejkoľvek oblasti lode, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej plavby;
8. urýchlene a bezpečne opustiť loď a zabezpečiť záchranu, ak to bude potrebné počas najbližšej plavby;
9. zabráňovať znečisťovaniu životného prostredia počas najbližšej plavby;
10. udržiavať dostatočnú stabilitu počas najbližšej plavby;
11. udržiavať dostatočnú neporušenosť vodotesnosti počas najbližšej plavby;
12. nadväzovať spojenie v tiesňových situáciách, ak to bude nevyhnutné počas najbližšej plavby;
13. poskytovať bezpečné a dobré zdravotné podmienky na palube počas najbližšej plavby;
14. v prípade nehody poskytnúť čo najviac informácií.

Ak je posudok na ktorúkoľvek z týchto položiek negatívny, berúc do úvahy všetky zistené nedostatky, musí sa nevyhnutne zvážiť zadržanie lode. Kombinácia nedostatkov menej závažnej povahy môže takisto oprávňovať na zadržanie lode.

3. Pri využívaní týchto usmernení nasleduje pre potreby inšpektora zoznam nedostatkov zoradených podľa príslušných dohovorov a/alebo kódexov, ktoré sa považujú za závažné do tej miery, že môžu oprávňovať na zadržanie príslušnej lode. Tento zoznam nie je úplným vymenovaním všetkých nedostatkov.

3.1. *Všeobecné:*

Chýbajúce platné osvedčenia a dokumenty, ktoré sa požadujú príslušnými právnymi nástrojmi. Lode, ktoré sa plavia pod vlajkou štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami príslušného dohovoru alebo ktoré neuplatňujú iné príslušné právne nástroje, však nie sú oprávnené vlastniť osvedčenia stanovené príslušným dohovorom alebo inými príslušnými právnymi nástrojmi. Preto samotná absencia požadovaných osvedčení by nemala byť dôvodom zadržania týchto lodí; uplatňovanie pravidla „už žiadne ďalšie výhody“ si však pred vyplávaním lode vyžaduje podstatnú zhodu s ustanoveniami.

3.2. *Oblasti podľa SOLAS 74:*

1. porucha riadnej činnosti pohonu a ostatných základných strojových zariadení, ako aj elektrických zariadení;
2. nedostatočná čistota strojovne, nadmerné množstvo zmesí oleja a vody v podpalubiach, izolácia potrubí vrátane výfukového potrubia v strojovni znečisteného olejom, nesprávna činnosť a usporiadanie podpalubných čerpadel;
3. porucha riadnej činnosti núdzového generátora, osvetlenia, batérií a poistiek;
4. porucha riadnej činnosti hlavného a pomocného kormidlového zariadenia lode;
5. absencia, nedostatočná kapacita alebo vážne poškodenie osobných záchranných prostriedkov, záchranných člnov a spúšťacích zariadení;
6. absencia, nehoda alebo podstatné poškodenie požiarneho detekčného systému, požiarneho hlásičov, protipožiarneho vybavenia, pevných zariadení na likvidáciu požiaru, ventilačných prieduchov, požiarneho rozprašovačov, rýchlo sa uzatváracích zariadení do tej miery, že nemôžu vyhovovať ich určenému použitiu;
7. absencia, podstatné poškodenie alebo porucha riadnej činnosti protipožiarnej ochrany nákladnej paluby na tankeroch;
8. absencia, nehoda alebo vážne poškodenie svetiel, denných znakov a zvukových signálov;
9. absencia alebo porucha riadnej činnosti rádiového zariadenia pre spojenie v núdzovej situácii a v ohrození bezpečnosti;

10. absencia alebo porucha riadnej činnosti navigačného zariadenia, berúc do úvahy ustanovenia pravidla V/16.2 SOLAS 74;
 11. absencia opravených navigačných máp a/alebo všetkých ostatných príslušných námorníckych publikácií nevyhnutných pre zamýšľanú plavbu, berúc do úvahy, že s oficiálnymi údajmi pracujúci typovo schválený systém elektronického zobrazovania máp a informácií (ECDIS) sa môže použiť ako náhrada klasických máp;
 12. absencia neiskrivej výfukovej ventilácie čerpadiel v nakladacích priestoroch;
 13. závažný nedostatok v prevádzkových požiadavkách opísaných v bode 5.5 prílohy 1 k Parížskemu MoP;
 14. počet, zloženie alebo certifikácia posádky nezodpovedá dokumentu o bezpečnostných požiadavkách na posádku;
 15. neuskutočnenie rozšíreného programu prehliadky v súlade s kapitolou XI pravidlom 2 SOLAS 74.
- 3.3. *Oblasti podľa kódexu IBC:*
1. preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade;
 2. chýbajúce alebo poškodené vysokotlakové bezpečnostné zariadenia;
 3. elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné z hľadiska iskrenia alebo nezodpovedajú požiadavkám kódexu;
 4. zdroje vznietenia na ohrozených miestach;
 5. porušenie osobitných požiadaviek;
 6. prekročenie maximálne povoleného množstva nákladu na jednu nádrž;
 7. nedostatočná tepelná ochrana citlivých výrobkov.
- 3.4. *Oblasti podľa kódexu IGC:*
1. preprava látok neuvedených v osvedčení o spôsobilosti alebo chýbajúce informácie o náklade;
 2. chýbajúce uzatváracie zariadenia pre ubytovacie alebo servisné priestory;
 3. priečky nie sú plynutesné;
 4. chybné vzduchové uzávery;
 5. chýbajúce alebo chybné rýchlo uzatváracie ventily;
 6. chýbajúce alebo chybné bezpečnostné ventily;
 7. elektrické zariadenia nie sú vnútorne bezpečné z hľadiska iskrenia ani nezodpovedajú požiadavkám kódexu;
 8. ventilátory v nákladnom priestore nie sú schopné prevádzky;
 9. tlakové poplašné zariadenia pre nákladné nádrže nie sú schopné prevádzky;
 10. detekčné zariadenia plynov a/alebo toxických plynov sú chybné;
 11. pre prepravu látok, ktoré sa majú utlmovať, chýba platné osvedčenie o inhibítoroch.
- 3.5. *Oblasti podľa dohovoru LL 66:*
1. značné plochy poškodenia alebo korózie alebo diery v lodnej obšívke a s tým súvisiacej výstuže palúb a trupu, ktoré ovplyvňujú schopnosť plavby po mori alebo možnosť príberať miestny náklad, pokiaľ sa nevykonajú riadne dočasné opravy pre plavbu do prístavu s možnosťou trvalých opráv;

2. rozpoznaný prípad nedostatočnej stability;
 3. nedostatočné a nespoľahlivé informácie v schválenej forme, ktoré rýchlym a jednoduchým spôsobom umožňujú kapitánovi zabezpečiť nakladanie a zaťažovanie lode takým spôsobom, aby sa udržala bezpečnostná hranica stability vo všetkých etapách a pri všetkých meniacich sa podmienkach plavby, a tak, aby sa zabránilo akémukoľvek neprijateľnému namáhaniu štruktúry lode;
 4. absencia, podstatné poškodenie alebo chyby uzatváracích zariadení, systému uzatvárania lodných pokloпов a vodotesných dverí;
 5. preťaženie;
 6. absencia alebo nečitateľnosť ponorových značiek.
- 3.6. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha I:*
1. absencia, vážne poškodenie alebo porucha riadnej činnosti zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody, systému zaznamenávajúceho a kontrolujúceho vypúšťanie ropy alebo usporiadania poplašného systému 15 ppm;
 2. zostávajúca kapacita kalovej a/alebo odpadovej nádrže na odpadový a znečistený olej nestačí na zamýšľanú plavbu;
 3. nie je k dispozícii kniha ropných látok;
 4. je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia;
 5. záznam správy o prehliadke chýba alebo nie je v súlade s pravidlom 13G(3) písm. b) dohovoru MARPOL 73/78.
- 3.7. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha II:*
1. absencia manuálu P & A;
 2. náklad nie je rozdelený podľa kategórií;
 3. nie je k dispozícii kniha o náklade;
 4. sú prepravované olejovité látky bez splnenia požiadaviek alebo bez primerane zmeneného osvedčenia;
 5. je pripevnené nepovolené vedenie vypustenia.
- 3.8. *Oblasti podľa dohovoru MARPOL 73/78, príloha V:*
1. absencia plánu spracovania odpadu;
 2. nie je k dispozícii kniha záznamov o odpade;
 3. členovia posádky nie sú oboznámení s požiadavkami plánu spracovania odpadu na likvidáciu/vypúšťanie.
- 3.9. *Oblasti podľa dohovoru STCW 78/95 a smernice 2008/106/ES:*
1. námorníci nemajú osvedčenie, nemajú postačujúce osvedčenie, nemajú platné oslobodenie od záväzku alebo nemôžu predložiť dôkaz o tom, že žiadosť o osvedčenie bola predložená správnomu orgánu vlajkového štátu;
 2. dôkaz, že osvedčenie bolo nadobudnuté podvodom alebo držiteľ osvedčenia nie je osoba, ktorej sa pôvodne toto osvedčenie vydalo;
 3. nie sú dodržané platné bezpečnostné požiadavky správneho orgánu vlajkového štátu na posádku;
 4. vykonávanie palubnej alebo strojnej strážnej služby nespĺňa požiadavky stanovené pre loď správnym orgánom vlajkového štátu;

5. neprítomnosť osoby v strážnej službe, ktorá by sa kvalifikovala na prevádzkovanie vybavenia dôležitého pre bezpečnú plavbu, bezpečné rádiové spojenie alebo pre zabránenie znečisteniu mora;
6. chýba dôkaz o odbornej spôsobilosti námorníkov vzhľadom na ich povinnosti týkajúce sa bezpečnosti lode a zabránenia znečisteniu;
7. neschopnosť zabezpečiť osoby na prvú strážnu službu na začiatku plavby a striedajúce osoby pre strážnu službu, ktoré by boli dostatočne odpočínuté a inak schopné plniť svoje povinnosti.

3.10. *Oblasti podľa dohovorov MOP:*

1. nedostatok potravín pre plavbu do najbližšieho prístavu;
2. nedostatok pitnej vody pre plavbu do najbližšieho prístavu;
3. krajne nevyhovujúce hygienické podmienky na lodi;
4. chýba vykurovanie v ubytovacích priestoroch na lodi plaviacej sa v oblastiach, kde môžu byť teploty extrémne nízke;
5. nedostatočná ventilácia v ubytovacích priestoroch lode;
6. nadmerné množstvo odpadkov, prekážajúce zariadenie alebo náklad, alebo iné okolnosti, ktoré sú príčinou nebezpečného stavu v priestoroch/priechodoch/ubytovacích priestoroch;
7. jasný dôkaz o tom, že strážna služba a iní službukonajúci členovia posádky v prvej alebo následných strážnych službách na vystriedanie sú ovplyvnení únavou.

3.11. *Oblasti, ktoré nemusia oprávňovať na zadržanie, ale kde sa napríklad manipulácia s nákladom musí zrušiť:*

Porucha riadnej činnosti (alebo údržby) systému inertných plynov a zariadení týkajúcich sa nákladu alebo strojového zariadenia sa považuje za dostatočný dôvod na zastavenie manipulácie s nákladom.

PRÍLOHA XI

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ PRE INŠPEKTOROV

(v zmysle článku 22 ods. 1 a 5)

1. Inšpektori musia mať príslušné teoretické vedomosti a praktické skúsenosti s loďami a ich prevádzkou. Musia byť kompetentní v oblasti presadzovania požiadaviek dohovorov a príslušných postupov štátnej prístavnej kontroly. Tieto vedomosti a kompetencie v oblasti presadzovania medzinárodných požiadaviek a požiadaviek Spoločenstva musia získať prostredníctvom zdokumentovaných školiacich programov.
2. Inšpektori musia mať minimálne buď:
 - a) príslušnú kvalifikáciu získanú na námornej inštitúcii a relevantné skúsenosti s námornou problematikou ako certifikovaný lodný dôstojník a držiteľ alebo bývalý držiteľ platného osvedčenia spôsobilosti podľa dohovoru STCW II/2 alebo III/2 bez obmedzenia, pokiaľ ide o operačnú oblasť alebo výkon pohonu, alebo hrubú priestornosť, alebo
 - b) vykonanú skúšku uznanú príslušným orgánom ako námorný konštruktér, strojní inžinier alebo inžinier námorníckych odborov a pracovať v takejto funkcii najmenej päť rokov, alebo
 - c) príslušný univerzitný diplom alebo rovnocenné osvedčenie o vzdelaní a byť vhodne vyškolení a kvalifikovaní za inšpektorov lodnej bezpečnosti.
3. Inšpektor musí mať:
 - ukončenú minimálne jednoročnú prax inšpektora vlajkového štátu, v rámci ktorej sa zaoberal prehliadkami a certifikáciou v súlade s dohovormi alebo sa podieľal na monitorovaní činností uznaných organizácií, ktorým sa zverili štatutárne úlohy, alebo
 - rovnocennú úroveň spôsobilosti absolvovaním najmenej jednoročnej odbornej prípravy v teréne s účasťou na inšpekciách štátnej prístavnej kontroly pod vedením skúsených úradníkov štátnej prístavnej kontroly.
4. Inšpektori uvedení v bode 2 písm. a) musia mať námornícku prax najmenej päť rokov vrátane obdobia služby na mori ako palubní dôstojníci alebo dôstojníci strojného oddelenia, alebo ako inšpektori vlajkového štátu, alebo asistenti inšpektora štátnej prístavnej kontroly. Takáto prax zahŕňa obdobie minimálne dvoch rokov na mori vo funkcii palubný dôstojník alebo strojní dôstojník.
5. Inšpektori musia mať schopnosť ústnej a písomnej komunikácie s námorníkmi v jazyku najobvyklejšie používanom na mori.
6. Inšpektori nespĺňajúci vyššie uvedené kritériá sú tiež prijateľní s podmienkou, že ich zamestnáva príslušný orgán členského štátu pre štátnu prístavnú kontrolu ku dňu prijatia tejto smernice.
7. Ak v členskom štáte vykonávajú inšpekcie uvedené v článku 15 ods. 1 a 2 inšpektori štátnej prístavnej kontroly, títo inšpektori musia mať príslušnú kvalifikáciu, ktorá zahŕňa dostatočné teoretické a praktické skúsenosti v oblasti námornej bezpečnosti. Toto bežne zahŕňa:
 - a) dobré poznatky v oblasti námornej bezpečnosti a ich uplatňovanie pri skúmanej prevádzke;
 - b) dobré odborné znalosti o bezpečnostných technológiách a technikách;
 - c) poznatky o inšpekčných zásadách, postupoch a technikách;
 - d) odborné znalosti o skúmanej prevádzke.

PRÍLOHA XII

FUNKCIE INŠPEKČNEJ DATABÁZY

(v zmysle článku 24 ods. 1)

1. Inšpekčná databáza má aspoň tieto funkcie:
 - začleňuje inšpekčné údaje členských štátov a všetkých signatárov Parížskeho MoP,
 - poskytuje údaje o rizikovom profile lode a o lodiach, na ktorých sa majú vykonať inšpekcie,
 - počíta inšpekčné záväzky pre každý členský štát,
 - zostavuje biely, sivý a čierny zoznam vlajkových štátov, ako sa uvádza v článku 16 ods. 1,
 - vyhotovuje údaje o úrovni výkonnosti spoločností,
 - určuje, ktoré prvky v rizikových oblastiach sa skontrolujú pri každej inšpekcii.
 2. Inšpekčná databáza sa musí dať upravovať v závislosti od vývoja v budúcnosti a musí byť schopná komunikovať s inými databázami Spoločenstva o námornej bezpečnosti vrátane siete SafeSeaNet, ktorá poskytuje údaje o aktuálnych zastaveniach lodí v prístavoch členských štátov, a prípadne príslušnými vnútroštátnymi informačnými systémami.
 3. V inšpekčnej databáze existuje hypertextový odkaz na informačný systém Equasis. Členské štáty sa usilujú o to, aby inšpektori využívali verejné a súkromné databázy, ktoré súvisia s inšpekciami lodí a ktoré sú prístupné cez Equasis.
-

PRÍLOHA XIII

**UVEREJNOVANIE INFORMÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA INŠPEKCIÍ, ZADRŽANIA A ZAMIETNUTÍ VSTUPU
V PRÍSTAVOCH A NA KOTVIISKÁCH CLENSKÝCH ŠTÁTOV****(v zmysle článku 26)**

1. Informácie uverejnené v súlade s článkom 26 musia obsahovať tieto údaje:
 - a) názov lode;
 - b) identifikačné číslo IMO;
 - c) typ lode;
 - d) hrubú priestornosť (gt);
 - e) rok stavby, ktorý sa zisťuje na základe dátumu uvedeného na osvedčení o bezpečnosti lode;
 - f) názov a adresu spoločnosti lode;
 - g) v prípade lodí na hromadnú prepravu kvapalného alebo pevného nákladu meno a adresu nájomcu zodpovedného za výber lode a druh prenájmu;
 - h) vlajkový štát;
 - i) osvedčenia o klasifikácii a štatutárne osvedčenia vydané v súlade s príslušnými dohovormi, ako aj orgán alebo organizáciu, ktorá vydala príslušné osvedčenia, vrátane dátumu vydania a skončenia platnosti;
 - j) prístav a dátum poslednej priebežnej alebo ročnej prehliadky v prípade osvedčení uvedených v písmene i) a názov orgánu alebo organizácie, ktorá prehliadku vykonala;
 - k) dátum, krajinu, prístav zadržania.
 2. V prípade zadržaných lodí musia informácie uverejnené v súlade s článkom 26 obsahovať aj tieto údaje:
 - a) počet zadržaní v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov;
 - b) dátum, keď bolo zadržanie zrušené;
 - c) dĺžku zadržania v dňoch;
 - d) jasné a jednoznačné dôvody zadržania;
 - e) prípadne označenie, či uznaná organizácia, ktorá vykonala prehliadku, je zodpovedná vo vzťahu k nedostatkom, ktoré samy alebo v kombinácii viedli k zadržaniu;
 - f) opis opatrení prijatých v prípade, že lodi bolo povolené pokračovať do najbližšej vhodnej opravárenskej lodenice;
 - g) ak bol lodi zamietnutý vstup do prístavu alebo na kotvisko v rámci Spoločenstva, jasné a jednoznačné dôvody týchto opatrení.
-

PRÍLOHA XIV

ÚDAJE POSKYTNUTÉ V SÚVISLOSTI S MONITOROVANÍM VYKONÁVANIA

(v zmysle článku 29)

1. Každý členský štát musí Komisii najneskôr do 1. apríla poskytovať za predchádzajúci rok tieto údaje:

1.1. Počet inšpektorov konajúcich v ich mene v rámci štátnej prístavnej kontroly

Tieto informácie musia byť oznámené Komisii s použitím tejto vzorovej tabuľky ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Prístav/oblasť	Počet inšpektorov na plný úväzok (A)	Počet inšpektorov na čiastočný úväzok (B)	Prepočet (B) na plný úväzok (C)	Spolu (A+C)
Prístav X/alebo oblasť X ...				
Prístav Y/alebo oblasť Y ...				
SPOLU				

1.2. Celkový počet jednotlivých lodí, ktoré vstúpili do ich prístavov na vnútroštátnej úrovni. Počet zodpovedá počtu lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica a ktoré vstúpili do ich prístavov na vnútroštátnej úrovni, ktoré sa počítali len raz.

2. Členské štáty musia:

a) poskytovať Komisii každých šesť mesiacov zoznam zastavení všetkých jednotlivých lodí okrem pravidelnej osobnej a nákladnej prevozných služieb v prístave, ktoré vstúpili do ich prístavov alebo ktoré oznámili prístavnému orgánu alebo subjektu svoj príchod na kotvisko, ktorý pre každú plavbu lode obsahuje jej identifikačné číslo IMO, dátum jej príchodu a prístav. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracúvanie uvedených informácií. Tento zoznam sa predkladá do štyroch mesiacov od konca obdobia, ktorého sa údaje týkajú,

a

b) poskytovať Komisii samostatné zoznamy pravidelných osobných prevozných služieb a pravidelných nákladných prevozných služieb podľa písmena a) najneskôr do šiestich mesiacov po vykonaní tejto smernice a potom všetky zmeny, ktoré nastali v týchto službách. Zoznam obsahuje pre každú loď jej identifikačné číslo IMO, názov a trasu lode. Zoznam sa predkladá vo forme tabuľkového procesora, ktorým sa umožňuje automatické vyhľadávanie a spracúvanie uvedených informácií.

⁽¹⁾ Ak inšpekcie vykonávané v súvislosti so štátnou prístavnou kontrolou predstavujú len časť inšpektorovej práce, celkový počet inšpektorov sa musí prepočítavať na počet inšpektorov na plný úväzok. Ak ten istý inšpektor pracuje vo viac ako jednom prístave alebo geografickej oblasti, v každom prístave sa musí počítať platný ekvivalent pre čiastočný úväzok.

⁽²⁾ Tieto informácie sa musia poskytovať na vnútroštátnej úrovni a za každý prístav príslušného členského štátu. Na účely tejto prílohy prístav znamená jednotlivý prístav alebo geografickú oblasť, ktorú má na starosti inšpektor alebo skupina inšpektorov a ktorá prípadne zahŕňa niekoľko jednotlivých prístavov.

PRÍLOHA XV

ČASŤ A

Zrušená smernica a jej následné zmeny a doplnenia**(v zmysle článku 37)**

Smernica Rady 95/21/ES
(Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1).

Smernica Rady 98/25/ES
(Ú. v. ES L 133, 7.5.1998, s. 19).

Smernica Komisie 98/42/ES
(Ú. v. ES L 184, 27.6.1998, s. 40).

Smernica Komisie 1999/97/ES
(Ú. v. ES L 331, 23.12.1999, s. 67).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/106/ES
(Ú. v. ES L 19, 22.1.2002, s. 17).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES
(Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

Iba článok 4.

ČASŤ B

Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva**(v zmysle článku 37)**

Smernica	Lehota na transpozíciu
Smernica 95/21/ES	30. jún 1996
Smernica 98/25/ES	30. jún 1998
Smernica 98/42/ES	30. september 1998
Smernica 1999/97/ES	13. december 2000
Smernica 2001/106/ES	22. júl 2003
Smernica 2002/84/ES	23. november 2003

PRÍLOHA XVI

Tabuľka zhody
(v zmysle článku 37)

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
článok 1 úvodná časť	článok 1 úvodná časť
článok 1 prvá zarážka	článok 1 písm. a)
článok 1 druhá zarážka	článok 1 písm. b)
–	článok 1 písm. c)
článok 2 úvodná časť	článok 2 úvodná časť
článok 2 ods. 1 úvodná časť	článok 2 ods. 1 úvodná časť
článok 2 ods. 1 prvá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. a)
článok 2 ods. 1 druhá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. b)
článok 2 ods. 1 tretia zarážka	článok 2 ods. 1 písm. c)
článok 2 ods. 1 štvrtá zarážka	článok 2 ods. 1 písm. d)
článok 2 ods. 1 piata zarážka	článok 2 ods. 1 písm. e)
článok 2 ods. 1 šiesta zarážka	článok 2 ods. 1 písm. f)
článok 2 ods. 1 siedma zarážka	článok 2 ods. 1 písm. g)
článok 2 ods. 1 ôsma zarážka	článok 2 ods. 1 písm. h)
článok 2 ods. 2	článok 2 ods. 2
–	článok 2 ods. 3
–	článok 2 ods. 4
článok 2 ods. 3	článok 2 ods. 5
článok 2 ods. 4	–
–	článok 2 ods. 6
–	článok 2 ods. 7
článok 2 ods. 5	článok 2 ods. 8
–	článok 2 ods. 9
–	článok 2 ods. 10
článok 2 ods. 6	článok 2 ods. 11
článok 2 ods. 7	článok 2 ods. 12
článok 2 ods. 8	článok 2 ods. 13
–	článok 2 ods. 14
článok 2 ods. 9	článok 2 ods. 15
–	článok 2 ods. 16
článok 2 ods. 10	článok 2 ods. 17
–	článok 2 ods. 18
–	článok 2 ods. 19

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 2 ods. 20
–	článok 2 ods. 21
–	článok 2 ods. 22
článok 3 ods. 1 prvý pododsek	článok 3 ods. 1 prvý pododsek
–	článok 3 ods. 1 druhý pododsek
–	článok 3 ods. 1 tretí pododsek
článok 3 ods. 1 druhý pododsek	článok 3 ods. 1 štvrtý pododsek
–	článok 3 ods. 1 piaty pododsek
–	článok 3 ods. 1 šiesty pododsek
článok 3 ods. 2 až 4	článok 3 ods. 2 až 4
–	článok 4 ods. 1
článok 4	článok 4 ods. 2
článok 5	–
–	článok 5
–	článok 6
–	článok 7
–	článok 8
–	článok 9
–	článok 10
–	článok 11
–	článok 12
článok 6 ods. 1 úvodná časť	–
–	článok 13 bod 1 úvodná časť
článok 6 ods. 1 písm. a)	článok 13 bod 1 písm. a)
–	článok 13 bod 1 písm. b)
článok 6 ods. 1 písm. b)	článok 13 bod 1 písm. c)
článok 6 ods. 2	–
–	článok 13 bod 2
článok 6 ods. 3	článok 13 bod 3
článok 6 ods. 4	–
článok 7	–
článok 7a	–
článok 7b	–
–	článok 14
–	článok 15
–	článok 16
článok 8	článok 17

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 18
článok 9 ods. 1 a 2	článok 19 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 3 prvá veta	článok 19 ods. 3
článok 9 ods. 3 druhá až štvrtá veta	článok 19 ods. 4
článok 9 ods. 4 až 7	článok 19 ods. 5 až 8
–	článok 19 ods. 9 a 10
článok 9a	–
článok 10 ods. 1 až 3	článok 20 ods. 1 až 3
–	článok 20 ods. 4
článok 11 ods. 1	článok 21 ods. 1
–	článok 21 ods. 2
článok 11 ods. 2	článok 21 ods. 3 prvý pododsek
článok 11 ods. 3 prvý pododsek	–
článok 11 ods. 3 druhý pododsek	článok 21 ods. 3 druhý pododsek
článok 11 ods. 4 až 6	článok 21 ods. 4 až 6
článok 12 ods. 1 až 3	článok 22 ods. 1 až 3
článok 12 ods. 4	článok 22 ods. 4
–	článok 22 ods. 5 až 7
článok 13 ods. 1 až 2	článok 23 ods. 1 a 2
–	článok 23 ods. 3 až 5
článok 14	–
článok 15	–
–	článok 24
–	článok 25
–	článok 26
–	článok 27
článok 16 ods. 1 a 2	článok 28 ods. 1 a 2
článok 16 ods. 2a	článok 28 ods. 3
článok 16 ods. 3	článok 28 ods. 4
článok 17	článok 29
–	článok 30
článok 18	článok 31
článok 19	článok 32
–	článok 33
článok 19a	článok 34
–	článok 35
článok 20	článok 36

Smernica 95/21/ES	Táto smernica
–	článok 37
článok 21	článok 38
článok 22	článok 39
príloha I	–
–	príloha I
–	príloha II
–	príloha III
príloha II	príloha IV
príloha III	príloha V
príloha IV	príloha VI
príloha V	príloha VII
príloha VI	príloha X
príloha VII	príloha XI
–	príloha XII
príloha VIII	príloha XIII
príloha IX	príloha IX
príloha X	príloha XIV
príloha XI	príloha VIII
príloha XII	–
–	príloha XV
–	príloha XVI

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/17/ES

z 23. apríla 2009,

o zmene a doplnení smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

riadenia dopravy, predovšetkým medzi riečnymi informačnými službami.

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

- (3) Podľa tejto smernice by členské štáty, ktoré sú prímorské štáty, mali mať možnosť výmeny informácií zozbieraných počas plnenia úloh monitorovania námornej dopravy, ktoré vykonávajú v oblastiach, ktoré patria do ich právomoci. Systém Spoločenstva na výmenu námorných informácií „SafeSeaNet“, ktorý vyvinula Komisia po dohode s členskými štátmi, zahŕňa na jednej strane sieť výmeny údajov a na strane druhej štandardizáciu hlavných disponibilných informácií o lodiach a ich náklade (predbežné oznámenia a správy). Umožňuje tak lokalizovať pri zdroji a poskytovať akémukoľvek orgánu presné a aktuálne informácie o lodiach v európskych vodách, o ich pohybe a o ich nebezpečnom alebo znečisťujúcom náklade, ako aj o incidentoch na mori.

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾, so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom,

- (4) V tomto kontexte a s cieľom zabezpečiť operatívne využitie takto zozbieraných informácií je nevyhnutné, aby bola infraštruktúra potrebná na zber a výmenu údajov uvedených v tejto smernici a zavedená vnútroštátnymi orgánmi integrovaná do SafeSeaNet.

keďže:

(1) Prijatím smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES ⁽⁴⁾ posilnila Európska únia svoju schopnosť predchádzať situáciám, ktoré predstavujú nebezpečenstvo pre ľudské životy na mori a pre ochranu morského životného prostredia.

- (5) Spomedzi informácií oznamovaných a vymieňaných na základe smernice 2002/59/ES sú osobitne dôležité informácie týkajúce sa presných charakteristík nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru prevážaného po mori. V tomto zmysle a v súvislosti s nedávnymi námornými nehodami je potrebné umožniť pobrežným orgánom, aby mali ľahší prístup k charakteristikám uhl'ovodíkov prepravovaných po mori, čo je podstatným faktorom pri voľbe najvhodnejších techník kontroly, a zabezpečiť im v naliehavom prípade priame spojenie s operátormi, ktorí najlepšie poznajú prepravovaný tovar.

(2) Keďže táto smernica sa týka zmien a doplnení smernice 2002/59/ES, väčšina povinností v nej uvedených sa nebude vzťahovať na členské štáty, ktoré nemajú pobrežia a prístavy. Takže jediné povinnosti, ktoré budú uplatniteľné na Rakúsko, Českú republiku, Maďarsko, Luxembursko alebo Slovensko sú povinnosti týkajúce sa lodí plaviacich sa pod vlajkou uvedených štátov, bez toho, aby bola dotknutá povinnosť spolupráce členských štátov na zabezpečení kontinuity medzi službami námornej dopravy a inými modálnymi službami

- (6) Automatické identifikačné systémy lodí (AIS – automatický identifikačný systém) uvedené v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 umožňujú nielen zlepšiť možnosti monitorovania týchto lodí, ale predovšetkým im poskytujú vyššiu bezpečnosť v situáciách plavby v obmedzenom priestore. AIS bol preto zahrnutý medzi normatívne ustanovenia smernice 2002/59/ES. Vzhľadom na veľké množstvo kolízií rybárskych plavidiel, ktoré neboli zreteľne viditeľné pre obchodné lode alebo ktoré obchodné lode vo svojom okolí nevideli, je žiaduce, aby sa uvedené opatrenie vzťahovalo na rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 15 metrov. V rámci Európskeho fondu pre rybné hospodárstvo sa môže poskytnúť

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 533), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 184 E, 22.7.2008, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

finančná pomoc na vybavenie palúb rybárskych plavidiel bezpečnostnými zariadeniami, ako je AIS. Medzinárodná námorná organizácia (IMO) uznala, že zverejnenie údajov AIS vysielaných loďami na internete alebo inde na komerčné účely môže predstavovať riziko pre bezpečnosť a zabezpečenie lodí a prístavov, a naliehavo vyzvala vlády svojich členov, aby v závislosti od svojich vnútroštátnych právnych predpisov zabránili príslušným subjektom v poskytovaní údajov AIS tretím stranám na účely ich zverejnenia na internete alebo inde. Navyše by sa mala zabezpečiť dôveryhodnosť informácií, ktoré sa zasielajú členským štátom podľa tejto smernice, a členské štáty by mali využiť tieto informácie v súlade s touto smernicou.

- (7) Povinnosť vybavenia systémom AIS by sa mala chápať tak, že sa vyžaduje zabezpečenie nepretržitej prevádzky AIS okrem prípadov, keď medzinárodné pravidlá alebo normy ustanovujú ochranu navigačných informácií.
- (8) Členský štát, ktorý o to požiada, by mal byť oprávnený vyžiadať si od iného členského štátu informácie o lodi a nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare, ktorý loď prepravuje. Tieto informácie by mali byť dostupné cez SafeSeaNet a malo by ich byť možné požadovať len z dôvodov námornej bezpečnosti, zabezpečenia alebo ochrany morského životného prostredia. Z toho dôvodu je potrebné, aby Komisia vyšetřovala možné problémy bezpečnosti siete a informácií.
- (9) Smernica 2002/59/ES ustanovuje, že členské štáty majú prijať osobitné opatrenia voči lodiam, ktoré predstavujú potenciálne riziko z dôvodu svojho správania alebo svojho stavu. Z tohto dôvodu sa ukazuje ako žiaduce doplniť do zoznamu týchto lodí tie, ktoré nemajú uspokojivé poistné krytie alebo finančné záruky, alebo tie, ktoré boli označené lodivodmi alebo prístavnými orgánmi za lode so zjavnými nedostatkami, ktoré môžu ohroziť ich bezpečnú plavbu alebo predstavovať riziko pre životné prostredie.
- (10) V súlade so smernicou 2002/59/ES, s ohľadom na riziká, ktoré vznikajú pri výnimočne zlých poveternostných podmienkach, sa ukazuje ako nevyhnutné brať do úvahy potenciálne nebezpečenstvá, ktoré môžu predstavovať pre plavbu ľadové kryhy. Ak preto príslušný úrad určený členským štátom na základe predpovedí týkajúcich sa stavu ľadových kryh, ktoré mu poskytla kvalifikovaná meteorologická informačná služba, usúdi, že plavebné podmienky predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť ľudských životov alebo vážne riziko znečistenia, mal by na to upozorniť kapitánov lodí prítomných v oblasti jeho právomoci alebo kapitánov, ktorí chcú

vstúpiť do prístavov v príslušnej oblasti alebo ich opustiť. Dotknutý úrad by mal byť schopný prijať všetky vhodné opatrenia na zabezpečenie ochrany ľudských životov na mori a ochrany životného prostredia. Členské štáty by tiež mali mať možnosť preveriť, či na základe potrebnej dokumentácie na palube možno preukázať, že loď spĺňa požiadavky na pevnosť a odolnosť zodpovedajúce podmienkam týkajúcim sa stavu ľadu v dotknutej oblasti.

- (11) Smernica 2002/59/ES ustanovuje, že členské štáty majú vypracovať plány, ktoré umožnia, pokiaľ si to situácia vyžiada, prijať lode v núdzi vo svojich prístavoch alebo na akomkoľvek inom chránenom mieste za čo možno najlepších podmienok, aby sa obmedzili dôsledky nehôd na mori. Avšak, s ohľadom na Usmernenia o miestach útočiska pre lode, ktoré potrebujú pomoc, ktoré sú prílohou k rezolúcii A.949(23) Medzinárodnej námornej organizácie A.949(23) z 13. decembra 2003 [ďalej len „rezolúcia IMO A.949(23)“], ktoré boli prijaté až po prijatí smernice 2002/59/ES, týkajúce sa skôr lodí, ktoré potrebujú pomoc, než lodí v núdzi, by sa uvedená smernica mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť. Táto smernica nemá vplyv na pravidlá uplatniteľné na záchranné operácie, ako napríklad tie, ktoré sú uvedené v Medzinárodnom dohovore o pátraní a záchrane na mori, keď ide o bezpečnosť ľudských životov.
- (12) Na prijímanie opatrení pre lode, ktoré potrebujú pomoc, ako sa uvádza v rezolúcii IMO A.949(23), by sa mal určiť jeden alebo viac príslušných úradov s cieľom znížiť nebezpečenstvá pre námornú bezpečnosť, bezpečnosť ľudských životov a životné prostredie.
- (13) Na základe rezolúcie IMO A.949(23) a na základe prác vykonaných v spolupráci Komisie, Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (ďalej len „agentúra“) a členských štátov sa však ukazuje ako nevyhnutné ustanoviť základné podmienky, ktoré musia byť obsiahnuté v plánoch pre lode, ktoré potrebujú pomoc, aby sa zabezpečila zosúladená a účinná realizácia uvedeného opatrenia a aby sa objasnil rozsah povinností príslušných členským štátom.
- (14) Rezolúcia IMO A.949(23) má tvoriť základ pre všetky plány vypracované členskými štátmi tak, aby účinne reagovali na ohrozenie, ktoré spôsobujú lode, ktoré potrebujú pomoc. Členské štáty však pri posudzovaní rizík spojených s takýmto ohrozením môžu so zreteľom na svoju osobitnú situáciu zohľadniť iné faktory, ako napríklad použitie morskej vody na výrobu pitnej vody, ako aj výrobu elektriny.

- (15) Námorníci sú uznaní ako osobitná kategória pracovníkov a s ohľadom na celosvetovú povahu lodného priemyslu a rôzne jurisdikcie, s ktorými môžu prísť do kontaktu, potrebujú osobitnú ochranu, a to najmä pri komunikácii s orgánmi verejnej moci. S cieľom zvýšiť námornú bezpečnosť by sa námorníci mali mať možnosť spoliehať na to, že v prípade námornej nehody sa s nimi bude zaobchádzať spravodlivo. Ich ľudské práva a dôstojnosť by sa mali vždy dodržiavať a bezpečnostné vyšetrovania by sa mali vykonávať spravodlivo a bezodkladne. V súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi by mali členské štáty na tento účel vziať do úvahy relevantné ustanovenia IMO usmernení o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody.
- (16) Ak existuje loď, ktorá potrebuje pomoc, môže byť potrebné rozhodnúť o jej prijatí v mieste útočiska. Dôležité je to najmä v prípade situácie, ktorá môže viesť k strate lode alebo ktorá predstavuje ohrozenie životného prostredia alebo plavby lode. V takom prípade je potrebné, aby bolo možné, v závislosti od vnútornej štruktúry členského štátu, obrátiť sa na úrad členského štátu, ktorý má požadovanú odbornosť a právomoci na prijatie nezávislého rozhodnutia s ohľadom na prijatie lode v mieste útočiska. Je tiež potrebné, aby bolo rozhodnutie prijaté po predbežnom vyhodnotení situácie na základe informácií obsiahnutých v príslušnom pláne na prijímanie lodí v mieste útočiska. Je vhodné, aby mal príslušný úrad trvalý charakter.
- (17) V plánoch na prijímanie lodí, ktoré potrebujú pomoc, by sa mala presne opísať postupnosť rozhodovania týkajúca sa signalizovania predmetných situácií a ich riešenia. Dotknuté úrady a ich právomoci by mali byť jasne opísané, rovnako ako prostriedky komunikácie medzi dotknutými stranami. Príslušné postupy by mali zabezpečiť, aby vhodné rozhodnutie prijali rýchlo na základe špecifických odborných námorných znalostí a dostatočných informácií dostupných príslušnému úradu.
- (18) Prístavy, ktoré prijímajú loď, by mali mať možnosť spoliehať sa na okamžitú náhradu nákladov a prípadných škôd spojených s touto operáciou. V tejto súvislosti je dôležité, aby sa uplatňovali relevantné medzinárodné dohovory. Členské štáty by sa mali usilovať, aby zaviedli právny rámec, podľa ktorého by mohli vo výnimočných prípadoch a v súlade s právom Spoločenstva nahradiť prístavu alebo inému subjektu náklady alebo hospodársku stratu, ktorá vyplýva z prijatia lode. Komisia by mala tiež preskúmať súčasný mechanizmus v členských štátoch na náhradu možných hospodárskych strát prístavu alebo úradu a na základe uvedeného preskúmania by mala navrhnúť rôzne možnosti politik.
- (19) Členské štáty by mali pri vypracúvaní plánov urobiť súpis údajov o potenciálnych miestach útočiska v pobrežnej oblasti s cieľom umožniť príslušnému úradu v prípade nehody alebo incidentu na mori jasne a rýchlo identifikovať najvhodnejšie oblasti na prijatie lode, ktorá potrebuje pomoc. Takéto údaje by mali obsahovať opis určitých charakteristík uvažovaných miest, zariadení a vybavenia, ktoré sú k dispozícii na uľahčenie prijatia lodí, ktoré potrebujú pomoc, alebo na riešenie dôsledkov nehody alebo znečistenia.
- (20) Je dôležité, aby bol vhodným spôsobom uverejnený zoznam príslušných úradov zodpovedných za rozhodovanie o prijatí lode v mieste útočiska, ako aj úradov zodpovedných za prijatie žiadostí o poskytnutie útočiska a následný postup. Prístup k relevantným informáciám sa taktiež môže ukázať ako užitočný pre strany zainteresované do operácií námornej pomoci, vrátane spoločností zabezpečujúcich pomoc a remorkáž, a orgány susediacich členských štátov, ktoré môžu byť pravdepodobne zasiahnuté núdzovou situáciou na mori.
- (21) Chýbajúce finančné poistenie nezabavuje členský štát povinnosti vykonať predbežné vyhodnotenie a rozhodnúť o prijatí lode do miesta útočiska. Hoci môžu príslušné úrady preveriť, či je loď krytá poistkou alebo inou účinnou formou finančného zabezpečenia, ktorá umožňuje vhodnú náhradu nákladov a škôd spojených s jej prijatím do miesta útočiska, vyžiadanie týchto informácií nesmie spomaliť záchrannú operáciu.
- (22) Špecifickou funkciou opatrení na monitorovanie lodnej dopravy a určovanie trasy lodí je umožniť členským štátom, aby mohli reálne poznať lode pohybujúce sa vo vodách spadajúcich pod ich právomoc, a teda umožniť im, ak je to potrebné, účinnejšie predchádzať potenciálnym rizikám. Vzájomné poskytovanie zozbieraných informácií pomáha zlepšiť ich kvalitu a uľahčuje ich spravovanie.
- (23) V súlade so smernicou 2002/59/ES dosiahli členské štáty a Komisia významný pokrok v oblasti harmonizácie výmeny údajov elektronickou cestou, najmä pokiaľ ide o prepravu nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru. SafeSeaNet vyvíjaný od roku 2002 by sa mal teraz zaviesť ako referenčná sieť na úrovni Spoločenstva. Cieľom SafeSeaNet by malo byť zníženie administratívneho zaťaženia a nákladov pre priemysel a pre členské štáty. Tiež by mal prípadne umožňovať jednotné vykonávanie medzinárodných pravidiel pre podávanie správ a oznamovanie.

- (24) Pokrok dosiahnutý v nových technológiách a hlavne v ich vesmírnych aplikáciách, akými sú vysielacie zariadenia na monitorovanie lodí, zobrazovacie systémy alebo globálny navigačný satelitný systém (GNSS), dnes umožňujú rozšíriť monitorovanie námornej dopravy ďalej od pobrežia, a tak zabezpečiť lepšie pokrytie európskych vôd aj pomocou systémov identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (systémy LRIT). Ak sa majú takéto nástroje stať integrovanou súčasťou monitorovacieho a informačného systému pre lodnú dopravu, zriadeného smernicou 2002/59/ES, je potrebná plná spolupráca na uvedených činnostiach v rámci Spoločenstva.
- (25) S cieľom umožniť úsporu nákladov a vyhnúť sa nepotrebné inštalácii zariadení na palube lodí plaviacich sa v morských oblastiach v dosahu staníc AIS so stálym sídlom by členské štáty a Komisia mali spolupracovať na určení požiadaviek inštalácie zariadení na zasielanie informácií LRIT a mali by predložiť IMO akékoľvek primerané opatrenia.
- (26) Zverejnenie údajov získaných prostredníctvom AIS a LRIT a vysielaných loďami by nemalo predstavovať riziko pre bezpečnosť, zabezpečenie alebo ochranu životného prostredia.
- (27) Na zaručenie čo najlepšieho harmonizovaného využitia informácií na úrovni Spoločenstva, zozbieraných podľa smernice 2002/59/ES a týkajúcich sa námornej bezpečnosti, by mala byť Komisia oprávnená, ak je to potrebné, spracovávať a využívať tieto informácie a poskytovať ich úradom určeným členskými štátmi.
- (28) V tejto súvislosti vývoj systému „Equasis“ poukázal na dôležitosť podpory kultúry „bezpečnosti morí“, najmä medzi operátormi námornej dopravy. Komisia by mala byť schopná prispieť najmä prostredníctvom tohto systému k šíreniu akýchkoľvek informácií týkajúcich sa námornej bezpečnosti.
- (29) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečistenia z lodí (COSS) ⁽¹⁾, sústreďuje úlohy výborov zriadených na základe príslušných právnych predpisov Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti, prevencie znečistenia z lodí a ochrany životných a pracovných podmienok na palube. Z tohto dôvodu by sa mal existujúci výbor nahradiť výborom COSS.
- (30) Taktiež je potrebné zohľadniť zmeny a doplnenia uvedených medzinárodných nástrojov.
- (31) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽²⁾.
- (32) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie smernice 2002/59/ES, aby sa uplatnili následné zmeny a doplnenia k medzinárodným dohovorom, protokolom, kódexom a rezolúciám súvisiacich s nimi. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky uvedenej smernice, okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (33) V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra ⁽³⁾, poskytuje agentúra potrebnú pomoc Komisii a členským štátom pri vykonávaní smernice 2002/59/ES.
- (34) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽⁴⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (35) Smernica 2002/59/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny a doplnenia

Smernica 2002/59/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. článok 2 ods. 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) úvodná veta sa nahrádza takto:

„Pokiaľ nie je ustanovené inak, táto smernica sa nevzťahuje na:“;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

b) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) zásobníky paliva lodí s hrubou priestornosťou do 1 000 ton, sklady a zariadenie používané na palubách všetkých lodí.“;

2. článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) písmeno a) sa mení a dopĺňa takto:

i) úvodná veta sa nahrádza takto:

„Príslušné medzinárodné nástroje sú tieto nástroje v ich aktualizovanom znení“;

ii) dopĺňajú sa tieto zarážky:

— „rezolúcia IMO A.917(22)“ je rezolúcia 917(22) Medzinárodnej námornej organizácie nazvaná ‚Usmernenia o používaní AIS na palube‘, zmenená a doplnená rezolúciou IMO A.956(23),

— ‚rezolúcia IMO A.949(23)‘ je rezolúcia 949(23) Medzinárodnej námornej organizácie nazvaná ‚Usmernenia o miestach útočiska pre lode‘, ktoré potrebujú pomoc,

— ‚rezolúcia IMO A.950(23)‘ je rezolúcia 950(23) ‚Medzinárodnej námornej organizácie nazvaná Služby námornej pomoci (MAS)‘,

— ‚IMO usmernenia o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody‘ sú usmernenia, ktoré sú prílohou k rezolúcii právneho výboru IMO LEG. 3(91) z 27. apríla 2006 a boli schválené správnou radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006.“;

b) písmeno k) sa nahrádza takto:

„k) ‚príslušné úrady‘ sú orgány a organizácie určené členskými štátmi na vykonávanie úloh podľa tejto smernice.“;

c) dopĺňajú sa tieto písmená:

„s) ‚SafeSeaNet‘ je systém Spoločenstva na výmenu námorných informácií vyvinutý Komisiou v spolupráci s členskými štátmi s cieľom zabezpečiť vykonávanie právnych predpisov Spoločenstva“;

t) ‚pravidelná služba‘ je prevádzkovaná séria plavieb na zabezpečenie spojenia medzi dvoma alebo viacerými

prístavmi, buď podľa verejného časového harmonogramu, alebo s pravidelnosťou či frekvenciou predstavujúcou rozoznatelnú systematickú sériu;

u) ‚rybárske plavidlo‘ je každé plavidlo vybavené na komerčné využívanie živých vodných zdrojov;

v) ‚loď, ktorá potrebuje pomoc‘ je, bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia Dohovoru SAR o záchrane osôb, loď nachádzajúca sa v situácii, ktorá by mohla viesť k strate lode alebo k nebezpečenstvu súvisiacemu so životným prostredím alebo plavbou;

w) ‚LRIT‘ je systém identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť v súlade s nariadením SOLAS V/19-1.“;

3. vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Používanie automatických identifikačných systémov (AIS) rybárskymi plavidlami

Každé rybárske plavidlo s celkovou dĺžkou viac ako 15 metrov, ktoré sa plaví pod vlajkou členského štátu a ktoré je registrované v Spoločenstve alebo prevádzkované vo vnútorných vodách alebo v teritoriálnych morských vodách členského štátu alebo vykladajúce svoj úlovok v prístave členského štátu, musí byť vybavené AIS (trieda A) vyhovujúcim výkonnostným normám IMO, a to v súlade s časovým harmonogramom uvedeným v prílohe II časti I(3).

Rybárske plavidlá vybavené AIS udržiavajú tieto systémy v nepretržitej prevádzke. Za výnimočných okolností môže byť AIS vypnutý, ak to kapitán lode považuje za potrebné v záujme bezpečnosti alebo ochrany svojho plavidla.

Článok 6b

Používanie systémov identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT)

1. Lode, na ktoré sa uplatňuje nariadenie SOLAS V/19-1 a výkonnostné normy a funkčné požiadavky prijaté IMO a ktoré vstupujú do prístavu členského štátu, musia byť vybavené LRIT, ktoré je v súlade s uvedeným nariadením SOLAS.

Členské štáty a Komisia mali spolupracovať na určení požiadaviek inštalácie zariadení na zasielanie informácií LRIT na palube lodí plaviacich sa v morských oblastiach v dosahu staníc AIS so stálym sídlom a mali by predložiť IMO akékoľvek primerané opatrenia.

2. Komisia a členské štáty spolupracujú na vytvorení európskeho dátového centra LRIT, ktorého úlohou má byť spracovanie informácií získaných prostredníctvom systému identifikácie a sledovania na veľkú vzdialenosť.“;

4. článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Požiadavky na informácie o preprave nebezpečného tovaru

1. žiadny nebezpečný alebo znečisťujúci tovar nesmie byť ponúkaný na prepravu alebo prijatý na palubu lode v prístave členského štátu, bez ohľadu na jej rozmery, pokiaľ nebolo kapitánovi alebo operátorovi pred prijatím tovaru na palubu predložené vyhlásenie obsahujúce tieto informácie:

- a) informácie uvedené v prílohe I bode 2;
- b) pre látky uvedené v prílohe I k dohovoru MARPOL kartu bezpečnostných údajov, ktorá upresňuje fyzikálno-chemické charakteristiky výrobkov, vrátane, v prípade potreby, viskozity vyjadrenej v cSt pri 50 °C a hustoty pri 15 °C, ako aj ďalšie údaje, ktoré sú uvedené v karte bezpečnostných údajov v súlade s rezolúciou IMO MSC.150(77);
- c) núdzové telefónne čísla zasielateľa alebo akejkoľvek inej osoby alebo orgánu, ktoré majú k dispozícii informácie o fyzikálno-chemických charakteristikách výrobkov a o opatreniach, ktoré treba prijať v núdzovej situácii.

2. Plavidlá prichádzajúce z prístavu mimo Spoločenstva, ktoré vstupujú do prístavu členského štátu a prepravujú na palube nebezpečný alebo znečisťujúci tovar, musia byť držiteľmi vyhlásenia ustanoveného pre zasielateľa, ktoré obsahuje informácie požadované podľa odseku 1 písm. a), b) a c).

3. Je povinnosťou a zodpovednosťou každého zasielateľa, aby kapitánovi alebo operátorovi predložil také vyhlásenie a aby zabezpečil, že zásielka ponúkaná na prepravu je skutočne zásielkou zodpovedajúcou vyhláseniu v súlade s odsekom 1.“;

5. v článku 14 ods. 2 sa písm. c) nahrádza takto:

„c) ak je o to členský štát požiadaný, musí byť schopný, prostredníctvom SafeSeaNet, ak je to potrebné z dôvodu námornej bezpečnosti alebo zabezpečenia alebo ochrany morského životného prostredia, poslať príslušným vnútroštátnym a miestnym úradom iného

členského štátu bez zbytočného odkladu informácie získané o lodi a o nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare na palube.“;

6. článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Výnimky

1. Členské štáty môžu vyňať pravidelné dopravné služby vykonávané medzi prístavmi umiestnenými na ich území z požiadaviek stanovených v článkoch 4 a 13, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) spoločnosť vykonávajúca uvedené pravidelné dopravné služby udržiava a aktualizuje zoznam príslušných lodí a posiela ho príslušnému zodpovednému úradu;
- b) príslušný úrad má na požiadanie stále k dispozícii informácie za každú vykonanú plavbu uvedené v časti 1 prípadne časti 3 prílohy I. Spoločnosť zavedie vnútorný systém, aby zabezpečila, že na požiadanie môžu byť uvedené informácie 24 hodín denne a bez zbytočného odkladu posielané elektronicky príslušnému úradu v súlade s článkom 4 ods. 1 alebo prípadne v súlade s článkom 13 ods. 4;
- c) akékoľvek odchýlky od predpokladaného času príchodu do cieľového prístavu alebo na stanovište lodivodov v dĺžke tri alebo viac hodín sa v súlade s článkom 4 alebo prípadne v súlade s článkom 13 nahlásia prístavu určenia alebo príslušnému úradu;
- d) výnimky sa udeľujú len jednotlivým plavidlám na konkrétnu službu.

Služba sa na účely prvého pododseku považuje za pravidelnú službu len za predpokladu, že bude prevádzkovaná aspoň po dobu jedného mesiaca.

Výnimky z požiadaviek ustanovených v článkoch 4 a 13 sa obmedzujú len na trasy, ktorých plánovaná dĺžka je maximálne 12 hodín.

2. Keď sú pravidelné medzinárodné 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 ustanovenými v odseku 1.

3. Členské štáty pravidelne kontrolujú plnenie podmienok ustanovených v odsekoch 1 a 2. Ak už nie je splnená aspoň jedna z uvedených podmienok, členské štáty okamžite zrušia výhodu výnimky udelenej príslušnej spoločnosti.

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

7. do článku 16 ods. 1 sa dopĺňajú tieto písmená:

„d) lode, ktoré neohlásili alebo nemajú osvedčenie o poistení alebo finančné záruky podľa akýchkoľvek právnych predpisov Spoločenstva a medzinárodných pravidiel;

e) lode, na ktoré lodivodi alebo prístavné orgány upozornili pre zjavné nedostatky, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť plavby alebo predstavovať riziko pre životné prostredie.“;

8. vkladá sa tento článok:

„Článok 18a

Opatrenia v prípade rizík vyplývajúcich z prítomnosti ľadu

1. Ak príslušné úrady usúdia, že vzhľadom na stav ľadových kryh existuje vážne ohrozenie bezpečnosti ľudských životov na mori alebo ochrany ich námorných či pobrežných oblastí alebo námorných či pobrežných oblastí iných štátov:

a) poskytnú kapitánovi lode, ktorá sa nachádza v oblasti ich právomoci alebo ktorá má v úmysle vstúpiť do jedného z ich prístavov, či ho opustiť, vhodné informácie o stave ľadových kryh, o odporúčaných trasách a o službách ľadoborcov v oblasti ich právomoci;

b) bez toho, aby bola dotknutá povinnosť pomôcť lodiam, ktoré potrebujú pomoc a iné povinnosti vyplývajúce z príslušných medzinárodných pravidiel, môžu požiadať, aby loď, ktorá sa nachádza v dotknutej oblasti a ktorá má v úmysle vstúpiť do prístavu či terminálu alebo ich opustiť, či opustiť oblasť kotviska, preukázala, že spĺňa

požiadavky na odolnosť a výkonnosť zodpovedajúce stavu ľadových kryh v dotknutej oblasti.

2. Opatrenia prijaté podľa odseku 1 sa zakladajú, pokiaľ ide o údaje o stave ľadových kryh, na predpovediach týkajúcich sa stavu ľadových kryh a poveternostných podmienok poskytovaných kvalifikovanou meteorologickou informačnou službou uznanou členskými štátom.“;

9. článok 19 sa mení a dopĺňa takto:

a) do odseku 2 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na tento účel odovzdajú príslušným vnútroštátnym úradom, na ich žiadosť, informácie uvedené v článku 12.“;

b) dopĺňa sa tento odsek:

„4. V súlade s vnútroštátnym právom členské štáty vezmú do úvahy relevantné ustanovenia usmernení IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody, ku ktorej došlo vo vodách patriacich do ich právomoci.“;

10. článok 20 sa nahrádza takto:

„Článok 20

Príslušný úrad na prijímanie lodí, ktoré potrebujú pomoc

1. Členský štát určí jeden alebo viac príslušných úradov, ktoré majú počas záchranej operácie požadovanú odbornosť a právomoc na to, aby z vlastnej iniciatívy prijímali rozhodnutia týkajúce sa prijímania lodí, ktoré potrebujú pomoc.

2. Úrad alebo úrady uvedené v odseku 1 môžu tam, kde je to vhodné, a najmä v prípade hrozby pre námornú bezpečnosť a ochranu životného prostredia, prijať ktorékoľvek z opatrení uvedených v zozname príkladov pre opatrenia, ktorý je v prílohe IV.

3. Úrad alebo úrady uvedené v odseku 1 sa pravidelne stretávajú, aby si vymieňali svoje skúsenosti a vylepšili opatrenia prijaté podľa tohto článku. Môžu sa stretnúť vždy, keď si to vyžadujú osobitné okolnosti.“;

11. vkladajú sa tieto články:

„Článok 20a

Plány na prijímanie lodí, ktoré potrebujú pomoc

1. Členské štáty vypracujú plány na prijímanie lodí s cieľom pripraviť sa na hrozby, ktoré predstavujú lode, ktoré potrebujú pomoc a ktoré sa nachádzajú vo vodách patriacich do ich právomoci, prípadne hrozieb pre ľudské životy a životné prostredie. Úrad alebo úrady uvedené v článku 20 ods. 1 sa podieľajú na vypracovaní a uskutočňovaní plánov.

2. Plány uvedené v odseku 1 sa vypracúvajú po konzultácii s dotknutými stranami na základe rezolúcií IMO A.949(23) a A.950(23) a obsahujú aspoň tieto základné údaje:

- a) označenie úradu alebo úradov zodpovedných za prijímanie žiadostí o poskytnutie útočiska a následný postup;
- b) označenie úradu príslušného na vyhodnotenie situácie a rozhodnutie o prijatí alebo odmietnutí lode, ktorá potrebuje pomoc, v mieste útočiska;
- c) informácie o pobreží členských štátov a o všetkých prvkoch, ktoré umožnia predbežné vyhodnotenie a rýchle rozhodnutie o mieste útočiska pre loď, vrátane opisu environmentálnych, ekonomických a sociálnych faktorov a prírodných podmienok;
- d) postupy hodnotenia na prijatie alebo odmietnutie lode, ktorá potrebuje pomoc, v mieste útočiska;
- e) zdroje a vybavenie vhodné na pomoc, záchranu a boj proti znečisteniu;
- f) postupy pre medzinárodnú koordináciu a rozhodovanie;
- g) zavedené postupy pre finančné záruky a zodpovednosť v prípade prijatia lode v mieste útočiska.

3. Členské štáty zverejnia názov a kontaktnú adresu úradu alebo úradov uvedených v článku 20 ods. 1

a úradov vymenovaných na prijímanie žiadostí o poskytnutie útočiska a zodpovedných za následný postup.

Členské štáty na požiadanie poskytnú susediacim členským štátom relevantné informácie týkajúce sa plánov.

Pri vykonávaní postupov ustanovených v plánoch na prijímanie lodí, ktoré potrebujú pomoc, členské štáty zabezpečia, aby boli príslušné informácie k dispozícii stranám zainteresovaným do operácií.

Ak o to členské štáty požiadajú, tie členské štáty, ktoré prijímajú informácie v súlade s druhým a tretím pododsekom, sú viazané povinnosťou zachovávať ich dôvernosť.

4. Členské štáty najneskôr do 30. novembra 2010 informujú Komisiu o opatreniach prijatých na uplatňovanie tohto článku.

Článok 20b

Rozhodnutie o prijatí lode

Úrad alebo úrady uvedené v článku 20 ods. 1 rozhodujú o prijatí lode v mieste útočiska po predchádzajúcom vyhodnotení situácie, ktoré sa uskutočňuje na základe plánov uvedených v článku 20a. Úrad alebo úrady zabezpečia, aby bola loď prijatá do miesta útočiska, ak považujú takéto prijatie za najlepšiu možnosť na účely ochrany ľudských životov a životného prostredia.

Článok 20c

Finančné zabezpečenie a náhrady

1. Chýbajúce osvedčenie o poistení v zmysle článku 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky (*), nezbavuje členské štáty povinnosti uskutočniť predbežné vyhodnotenie a prijať rozhodnutie uvedené v článku 20b a samo osebe nemôže byť považované za dostatočný dôvod na to, aby členský štát odmietol prijať loď do miesta útočiska.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, členský štát môže pri prijatí lode do miesta útočiska požiadať operátora, agenta alebo kapitána lode o predloženie osvedčenia o poistení v zmysle článku 6 smernice 2009/20/ES. Vyžiadanie osvedčenia nesmie viesť k oneskoreniu pri prijímaní lode.

Článok 20d

Preskúmanie Komisie

Komisia preskúma súčasný mechanizmus v členských štátoch na náhradu možných hospodárskych strát prístavu alebo úradu v dôsledku rozhodnutia prijatého podľa článku 20 ods. 1. Na základe tohto preskúmania navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politík. Komisia predloží do 31. decembra 2011 Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch uvedeného preskúmania.

(*) Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 128“;

12. vkladá sa tento článok:

„Článok 22a

SafeSeaNet

1. Na účely spracovania informácií uvedených v tejto smernici zriadia členské štáty na národnej alebo miestnej úrovni systémy na riadenie námorných informácií.

2. Systémy zriadené podľa odseku 1 umožnia operatívne využitie zozbieraných informácií a musia spĺňať najmä podmienky ustanovené v článku 14.

3. Na účely zabezpečenia efektívnej výmeny informácií uvedených v tejto smernici členské štáty zaistia, aby národné alebo miestne systémy zriadené na zber, spracovanie a uchovávanie týchto informácií mohli byť prepojené so SafeSeaNet. Komisia zabezpečí, aby SafeSeaNet bol schopný prevádzky 24 hodín denne. Opis a základné zásady SafeSeaNet sú stanovené v prílohe III.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, členské štáty pri spolupráci podľa dohôd v Spoločenstve alebo v rámci medziregionálnych alebo medzinárodných projektov v Spoločenstve zabezpečia, aby vyvinuté informačné systémy alebo siete zodpovedali požiadavkám tejto smernice a boli zlučiteľné a prepojené so SafeSeaNet.“;

13. článok 23 sa mení a dopĺňa takto:

a) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) rozšírenie rozsahu pôsobnosti monitorovacieho a informačného systému Spoločenstva pre lodnú dopravu a/alebo jeho aktualizácia s cieľom zlepšiť identifikáciu a monitorovanie lodí, pri zohľadnení

vývoja v oblasti informačných a komunikačných technológií. Na tento účel spolupracujú členské štáty a Komisia, aby v prípade potreby zaviedli systémy povinného podávania správ, povinné služby námornej dopravy a vhodné systémy trasovania lodí, ktoré predložia IMO na schválenie. Členské štáty a Komisia taktiež spolupracujú v rámci dotknutých regionálnych alebo medzinárodných orgánov na vývoji systémov identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť.“;

b) dopĺňa sa toto písmeno:

„e) zabezpečenie prepojenia a interoperability národných systémov používaných na riadenie informácií uvedených v prílohe I a rozvoj a aktualizáciu SafeSeaNet“;

14. vkladá sa tento článok:

„Článok 23a

Spracovanie a riadenie informácií o námornej bezpečnosti

1. Komisia v prípade potreby zabezpečí spracovanie, využitie a šírenie informácií, ktoré sa zozbierali podľa tejto smernice, úradom určeným členskými štátmi.

2. Komisia, ak je to vhodné, prispeje k rozvoju a prevádzke systémov zberu a distribúcie údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä prostredníctvom systému Equasis alebo akéhokoľvek iného rovnocenného verejného systému.“;

15. do článku 24 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Článok 24

Dôvernosc informácií

1. Členské štáty prijímú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi opatrenia potrebné na zabezpečenie dôvernosti informácií, ktoré im boli zaslané v súlade s touto smernicou, a uvedené informácie použijú iba v súlade s touto smernicou.

2. Komisia preskúma možné problémy v oblasti zabezpečenia sietí a informácií a navrhne prípadné zmeny a doplnenia k prílohe III na účely zlepšenia bezpečnosti siete.“;

16 články 27 a 28 sa nahrádzajú takto:

„Článok 27

Postup pri zmene a doplnení

1. Odkazy na nástroje Spoločenstva a IMO v tejto smernici, definície v jej článku 3 a jej prílohy sa môžu meniť a dopĺňať s cieľom zosúladiť ich s ustanoveniami práva Spoločenstva alebo medzinárodným právom, ktoré bolo prijaté, zmenené alebo doplnené alebo nadobudlo účinnosť, pokiaľ také zmeny a doplnenia nerozširujú rozsah pôsobnosti tejto smernice.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 28 ods. 2.

2. Prílohy I, III a IV sa môžu meniť a dopĺňať na základe skúseností získaných touto smernicou, pokiaľ také zmeny a doplnenia nerozširujú jej rozsah pôsobnosti.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 28 ods. 2.

Článok 28

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Komisie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

(*) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.“;

17. v prílohe I sa zarážka X v časti 4 nahrádza takto:

„— X. Rôzne:

— charakteristiky a predpokladané množstvo paliva v zásobníkoch pre lode s hrubou priestornosťou viac ako 1 000 ton,

— navigačná situácia.“;

18. do prílohy II časti I sa dopĺňa tento bod:

„3. Rybárske plavidlá

Rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 15 metrov podliehajú požiadavke na vybavenie ustanovenej v článku 6a podľa tohto časového harmonogramu:

— rybárske plavidlo, ktorého celková dĺžka je najmenej 24 metrov a nepresahuje 45 metrov: najneskôr 31. mája 2012,

— rybárske plavidlá, ktorých celková dĺžka je najmenej 18 metrov a je menej ako 24 metrov: najneskôr 31. mája 2013,

— rybárske plavidlá, ktorých celková dĺžka je viac ako 15 metrov a je menej ako 18 metrov: najneskôr 31. mája 2014.

Novopostavené rybárske plavidlo s celkovou dĺžkou viac ako 15 metrov podlieha požiadavke na vybavenie ustanovenej v článku 6a od 30. novembra 2010“;

19. príloha III sa nahrádza textom, ktorý je v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 30. novembra 2010. Bezodkladne informujú Komisiu o znení týchto opatrení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť tretím dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

*Článok 4***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA

„PRÍLOHA III

ELEKTRONICKÉ SPRÁVY A SAFESEANET

1. Celková koncepcia a architektúra

Systém Spoločenstva na výmenu námorných informácií SafeSeaNet umožňuje prijímanie, ukladanie, vyhľadávanie a výmenu informácií na účely námornej bezpečnosti, bezpečnosti v prístavoch a na mori, ochrany morského životného prostredia a efektívnosti námornej premávky a námornej prepravy.

SafeSeaNet je špecializovaný systém zriadený s cieľom umožniť výmenu údajov v elektronickom formáte medzi členskými štátmi a poskytnúť Komisii relevantné informácie v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva. Pozostáva zo siete národných systémov SafeSeaNet a centrálnej databázy SafeSeaNet, ktorá plní úlohu uzlového bodu.

SafeSeaNet sieť prepája všetky národné systémy SafeSeaNet vrátane centrálnej databázy systému.

2. Riadenie, prevádzka, vývoj a údržba systému SafeSeaNet

2.1. Povinnosti

2.1.1. Národné systémy SafeSeaNet

Členské štáty vytvoria a prevádzkujú národný systém SafeSeaNet, ktorý umožňuje výmenu námorných informácií medzi autorizovanými používateľmi, a to pod dohľadom príslušného vnútroštátneho úradu.

Príslušný vnútroštátny úrad je zodpovedný za riadenie národného systému, čo zahŕňa koordináciu používateľov a poskytovateľov údajov na národnej úrovni, ako aj zabezpečenie, že sa určia UN LOCODES a že sa zriadi udržiava potrebná národná IT infraštruktúra a postupy opísané v kontrolnom dokumente o rozhraní a funkciách, ktorý je uvedený v bode 2.3.

Národné systémy SafeSeaNet umožňujú vzájomné prepojenie používateľov autorizovaných pod dohľadom príslušných vnútroštátnych úradov a môžu byť prístupné pre identifikované subjekty lodnej dopravy (vlastníkov lodí, agentov, kapitánov, zosielateľov a iných), ak sú na to autorizovaní príslušným vnútroštátnym úradom, a to najmä na účely uľahčenia elektronického predkladania správ v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

2.1.2. Centrálny systém SafeSeaNet

V spolupráci s členskými štátmi Komisia na politickej úrovni zodpovedá za riadenie a vývoj centrálneho systému SafeSeaNet a za jeho dohľad, zatiaľ čo agentúra v spolupráci s členskými štátmi a Komisiou je v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ zodpovedná za technickú realizáciu.

Centrálny systém SafeSeaNet zabezpečuje ako uzlový bod vzájomné prepojenie všetkých národných systémov SafeSeaNet a ustanovuje potrebnú IT infraštruktúru a postupy opísané v kontrolnom dokumente o rozhraní a funkciách uvedenom v bode 2.3.

2.2. Zásady riadenia

Komisia vytvorí riadiacu skupinu na vysokej úrovni, ktorá prijme svoj rokovací poriadok a ktorá sa skladá z predstaviteľov členských štátov a Komisie s cieľom:

- predkladať odporúčania s cieľom zlepšiť účinnosť a bezpečnosť SafeSeaNet,
- vhodným spôsobom usmerňovať vývoj SafeSeaNet,
- pomáhať Komisii pri preskúmaní výkonnosti SafeSeaNet,
- schváliť kontrolný dokument o rozhraní a funkciách uvedený v bode 2.3 a všetky jeho zmeny a doplnenia.

(¹) Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

2.3. *Kontrolný dokument o rozhraní a funkciách a technická dokumentácia SafeSeaNet*

Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi vypracuje a vedie Kontrolný dokument o rozhraní a funkciách (IFCD).

IFCD obsahuje podrobné údaje o požiadavkách na výkon a o postupoch uplatniteľných na vnútroštátne a centrálné prvky SafeSeaNet zamerané na zabezpečenie súladu s príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva.

IFCD obsahuje pravidlá pre:

- usmernenia pre prístupové práva pre riadenie kvality údajov,
- špecifikácie bezpečnosti prenosu a výmeny údajov a
- archív informácií na národnej a centrálnej úrovni.

V IFCD sú uvedené spôsoby ukladania a dostupnosť informácií o nebezpečných alebo znečisťujúcich tovaroch v súvislosti s pravidelnými službami, ktorým bola udelená výnimka v súlade s článkom 15.

Technickú dokumentáciu týkajúcu sa SafeSeaNet, ako sú normy pre formát výmeny údajov, príručka používateľa a špecifikácie týkajúce sa bezpečnosti siete, vypracuje a vedie agentúra v spolupráci s členskými štátmi.

3. **Výmena údajov prostredníctvom SafeSeaNet**

Systém využíva priemyselné štandardy a je schopný komunikovať s verejnými a súkromnými systémami používanými na tvorbu, poskytovanie alebo prijímanie informácií v rámci SafeSeaNet.

Komisia a členské štáty spolupracujú, aby preskúmali realizovateľnosť a vývoj funkcií, ktoré tak, ako je to možné, umožnia poskytovateľom údajov vrátane kapitánov, vlastníkov, agentov, prevádzkovateľov, zasielateľov a príslušných úradov predložiť informácie len raz. Členské štáty zabezpečia, že predkladané informácie sú k dispozícii na použitie vo všetkých príslušných ohlasovacích a oznamovacích systémoch a systémoch VTMISS.

Elektronické správy vymieňané v súlade s touto smernicou a príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva sa posielajú prostredníctvom SafeSeaNet. Členské štáty na tento účel vyvinú a prevádzkujú potrebné rozhrania na prenos údajov elektronickou cestou do SafeSeaNet.

V prípade, že medzinárodné pravidlá dovoľujú presmerovanie informácií LRIT týkajúcich sa plavidiel tretích krajín, SafeSeaNet sa použije na zasielanie informácií prijatých z tohto systému členskými štátom v súlade s článkom 6b tejto smernice.

4. **Bezpečnosť a prístupové práva**

Centrálny systém SafeSeaNet a národné systémy SafeSeaNet spĺňajú požiadavky tejto smernice týkajúce sa dôveryhodnosti informácií, ako aj zásady bezpečnosti a špecifikácie uvedené v IFCD, najmä pokiaľ ide o prístupové práva.

Členské štáty identifikujú všetkých používateľov, ktorým pridelia úlohu a sadu prístupových práv v súlade s IFCD.“

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/18/ES

z 23. apríla 2009,

ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom ⁽³⁾,

keďže:

(1) V námornej doprave v Európe by sa mala udržiavať vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a všetko úsilie by sa malo vynakladať na zníženie počtu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

(2) Rýchle uskutočnenie technického vyšetrovania námorných nehôd zlepšuje námornú bezpečnosť, keďže pomáha zabrániť opakovaniu nehôd, ktoré vedú k stratám na životoch, stratám lodí a znečisteniu morského prostredia.

(3) Európsky parlament vo svojom uznesení z 21. apríla 2004 o zlepšení námornej bezpečnosti ⁽⁴⁾ vyzval Komisiu, aby predložila návrh smernice o vyšetrovaní nehôd v námornej doprave.

(4) Článok 2 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 (ďalej len „UNCLOS“) stanovuje právo pobrežných štátov vyšetrovať príčinu akejkoľvek námornej nehody, ktorá sa stala v ich výsostných teritoriálnych vodách a mohla by predstavovať riziko ohrozenia života alebo životného prostredia, vyžadovať zásah pátracích a záchranných orgánov pobrežného štátu alebo sa inak dotýkať pobrežného štátu.

(5) Článok 94 UNCLOS stanovuje, že vlajkové štáty majú zabezpečiť, aby vyšetrenie niektorých nehôd alebo mimoriadnych udalostí týkajúcich sa navigácie na voľnom mori vykonala osoba alebo osoby s vhodnou kvalifikáciou alebo aby bolo toto vyšetrenie vykonané za ich prítomnosti.

(6) Predpis I/21 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori z 1. novembra 1974 (ďalej len „SOLAS 74“), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečistenia z lodí z 2. novembra 1973 stanovujú povinnosť vlajkových štátov vykonávať vyšetrovanie nehôd a poskytovať Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) príslušné závery.

(7) Kódex na vykonávanie záväzných nástrojov IMO pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.996(25) z 29. novembra 2007 pripomína povinnosť vlajkových štátov zabezpečiť, aby námorné bezpečnostné vyšetrovanie vykonávali vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, ktorí sú kompetentní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Tento kódex ďalej vyžaduje, aby boli vlajkové štáty pripravené poskytnúť na tento účel kvalifikovaných vyšetrovateľov bez ohľadu na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 30.3.2008, s. 546), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 184 E, 22.7.2008, s. 23), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (8) Mal by sa zohľadniť Kódex o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997 (ďalej len „Kódex IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“), ktorý stanovuje uplatňovanie spoločného prístupu k bezpečnostnému vyšetrowaniu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a spoluprácu medzi štátmi pri zisťovaní faktorov prispievajúcich k vzniku námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Zohľadniť by sa mala aj rezolúcia zhromaždenia IMO A.861(20) z 27. novembra 1997 a rezolúcia Výboru IMO pre námornú bezpečnosť MSC.163(78) zo 17. mája 2004, ktoré poskytujú vymedzenie pojmu „zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe“.
- (9) Námorníci sú uznaní ako osobitná kategória pracovníkov a s ohľadom na celosvetovú povahu lodného priemyslu a rôzne jurisdikcie, s ktorými môžu prísť do kontaktu, potrebujú osobitnú ochranu, a to najmä pri komunikácii s orgánmi verejnej moci. S cieľom zvýšiť námornú bezpečnosť by sa námorníci mali môcť spoľahnúť na to, že sa s nimi v prípade námornej nehody bude zaobchádzať spravodlivo. Ich ľudské práva a dôstojnosť by sa mali za všetkých okolností dodržiavať a každé bezpečnostné vyšetrowanie by sa malo vykonávať spravodlivo a bezodkladne. Na tento účel by členské štáty mali v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi vziať do úvahy príslušné ustanovenia usmernení IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody.
- (10) Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov by mali chrániť svedecké výpovede po nehode a zabezpečiť, aby sa nemohli použiť na iné účely, než na bezpečnostné vyšetrowanie, s cieľom zabrániť akýmkoľvek diskriminačným alebo odvetným opatreniam voči svedkom z dôvodu ich účasti na vyšetrowaní.
- (11) Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel v pravidelnej preprave⁽¹⁾ vyžaduje, aby členské štáty v rámci svojich príslušných právnych systémov vymedzili právne postavenie, ktoré im a každému inému členskému štátu s podstatným záujmom umožní zúčastniť sa na akomkoľvek vyšetrowaní námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti týkajúcej sa lode ro-ro alebo osobného vysokorychlostného plavidla, spolupracovať na ňom, alebo, ak sa tak stanovuje v Kódexe IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, vykonávať ho.
- (12) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu⁽²⁾, vyžaduje, aby členské štáty dosiahli zhodu s Kódexom IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a aby zabezpečili uverejnenie záverov z vyšetrowania nehôd čo najskôr po jeho ukončení.
- (13) Bezpečnostné vyšetrowania nehôd a mimoriadnych udalostí týkajúcich sa námorných plavidiel alebo iných plavidiel v prístavoch, alebo v iných uzavretých námorných oblastiach je pre účinné zistenie okolností a príčin takýchto nehôd alebo mimoriadnych udalostí nesmierne dôležité. Takéto vyšetrowania by preto mali vykonávať kvalifikovaní vyšetrowatelia pod dozorom nezávislého orgánu alebo subjektu, ktorému boli udelené potrebné právomoci, s cieľom vyhnúť sa konfliktu záujmov.
- (14) Členské štáty by v súlade so svojimi právnymi predpismi týkajúcimi sa právomocí orgánov zodpovedných za súdne vyšetrowanie a prípadne v spolupráci s týmito orgánmi mali zabezpečiť, aby sa orgánom zodpovedným za technické vyšetrowanie umožnilo vykonanie ich úloh za najlepších možných podmienok.
- (15) Touto smernicou by nemala byť dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽³⁾.
- (16) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby im a akýmkoľvek iným členským štátom s podstatným záujmom ich právne systémy umožňovali zúčastniť sa na vyšetrowaní nehôd, spolupracovať na ňom alebo ho vykonávať na základe ustanovení Kódexu IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (17) V zásade by mala byť každá námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť predmetom len jedného vyšetrowania vykonávaného členským štátom alebo vedúcim vyšetrujúcim členským štátom za účasti akéhokoľvek iného štátu s podstatným záujmom. Vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov, a to v súvislosti s vlajkou dotknutej lode, miestom nehody alebo štátnou príslušnosťou obetí, by sa mohli vykonať súbežné vyšetrowania.
- (18) Členský štát môže delegovať úlohu viesť bezpečnostné vyšetrowanie námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti (ďalej len „bezpečnostné vyšetrowanie“) alebo osobitné úlohy takýchto vyšetrowaní na iný členský štát, ak sa na tom vzájomne dohodnú.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (19) Členské štáty by mali urobiť všetko pre to, aby neúčtovali náklady na pomoc požadovanú v rámci bezpečnostného vyšetovania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov. Ak sa od členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetovaní nezúčastňuje, žiada pomoc, členské štáty by sa mali dohodnúť na úhrade vzniknutých nákladov.
- (20) Osobné lode a lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 registrovaných ton postavené 1. júla 2002 alebo neskôr musia mať podľa predpisu V/20 SOLAS 74 zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe na pomoc pri vyšetovaní nehôd. Vzhľadom na dôležitosť tohto zariadenia pre tvorbu politiky zabráňovania nehodám v lodnej doprave by sa takéto zariadenie malo systematicky vyžadovať na palubách lodí vykonávajúcich vnútroštátne alebo medzinárodné plavby, ktoré zastavujú v prístavoch Spoločenstva.
- (21) Údaje poskytované zariadením na zaznamenávanie údajov o plavbe, ako aj ostatnými elektronickými prístrojmi sa môžu použiť spätne po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti na vyšetrenie jej príčin, ako aj preventívne na získanie skúseností o okolnostiach, ktoré by mohli viesť k takýmto udalostiam. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa tieto údaje, ak sú k dispozícii, riadne využívali na oba účely.
- (22) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽¹⁾ od Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (ďalej len „agentúra“) požaduje, aby spolupracovala s členskými štátmi na vytvorení technických riešení a aby poskytovala technickú pomoc v súvislosti s vykonávaním právnych predpisov Spoločenstva. V oblasti vyšetovania nehôd má agentúra špecifickú úlohu uľahčovať spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou pri vytváraní spoločnej metodiky vyšetovania námorných nehôd podľa dohodnutých medzinárodných zásad s náležitým ohľadom na rozdielne právne systémy v členských štátoch.
- (23) Agentúra má v súlade s nariadením (ES) č. 1406/2002 uľahčovať spoluprácu v poskytovaní podpory členských štátov v činnostiach týkajúcich sa vyšetovania a v analyzovaní existujúcich správ z vyšetovania nehôd.
- (24) Akékoľvek relevantné závery vyvedené z vyšetovania nehôd by sa mali zohľadniť pri vytváraní alebo úprave spoločnej metodiky vyšetovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (25) Členské štáty a Spoločenstvo by mali náležite zohľadniť bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z bezpečnostného vyšetovania.
- (26) Keďže cieľom technického bezpečnostného vyšetovania je zabrániť výskytu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, závery a bezpečnostné odporúčania by za žiadnych okolností nemali určovať zodpovednosť alebo pripisovať vinu.
- (27) Keďže cieľ tejto smernice, a to zlepšiť námornú bezpečnosť v Spoločenstve a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu alebo účinkov navrhovanej činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (28) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽²⁾.
- (29) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tejto smernice, aby sa uplatnili ďalšie zmeny a doplnenia k medzinárodným dohovorom, protokolom, kódexom a rezolúciám s nimi súvisiacimi a prijať alebo upraviť spoločnú metodiku pre vyšetovanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (30) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva⁽³⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili svoje vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Účelom tejto smernice je zlepšiť námornú bezpečnosť a predchádzať znečisteniu z lodí, a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd:

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

a) uľahčením rýchleho vykonania bezpečnostného vyšetrovania a náležitej analýzy námorných nehôd a mimoriadnych udalostí s cieľom určiť ich príčiny a

b) zabezpečením včasného a presného podávania správ o bezpečnostnom vyšetovaní a návrhov na nápravné opatrenia.

2. Vyšetovania podľa tejto smernice sa nezaoberajú určovaním zodpovednosti alebo pripisovaním viny. Členské štáty však zabezpečia, aby vyšetrovací orgán alebo subjekt (ďalej len „vyšetrovací orgán“) neupúšťal od podrobného podávania správ o príčinách námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, pretože zo záverov možno odvodiť vinu alebo zodpovednosť.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na námorné nehody a mimoriadne udalosti, ktoré:

a) sa týkajú lodí plaviacich sa pod vlajkou jedného z členských štátov;

b) sa stanú vo výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách členských štátov tak, ako sú vymedzené v UNCLOS, alebo

c) sa týkajú iných podstatných záujmov členských štátov.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na námorné nehody a mimoriadne udalosti, ktoré sa týkajú len:

a) vojenských lodí, transportných výsadkových lodí a iných lodí vlastnených alebo prevádzkovaných členským štátom a používaných iba na vládne nekomerčné účely;

b) lodí nepoháňaných mechanickými prostriedkami, drevených lodí primitívnej konštrukcie, rekreačných jacht a plavidiel nevyužívaných v obchode, pokiaľ nemajú alebo nebudú mať posádku a pokiaľ neprepravujú viac ako 12 cestujúcich na komerčné účely;

c) plavidiel vnútrozemskej plavby prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách;

d) rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov;

e) stacionárnych vrtných súprav v pobrežných vodách.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „Kódex IMO o vyšetovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“ je kódex pre vyšetovanie námor-

ných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997 v platnom znení.

2. Tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v Kódexe IMO o vyšetovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí:

a) „námorná nehoda“;

b) „veľmi vážna nehoda“;

c) „námorná mimoriadna udalosť“;

d) „bezpečnostné vyšetovanie v prípade námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti“;

e) „vedúci vyšetrojúci štát“;

f) „štát s podstatným záujmom“.

3. Pojem „vážna nehoda“ sa chápe v súlade s aktualizovaným vymedzením pojmov uvedeným v obežníku MSC-MEPC.3/-Circ.3 Výboru IMO pre námornú bezpečnosť a Výboru IMO na ochranu morského prostredia z 18. decembra 2008.

4. „IMO usmernenia o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody“ sú usmernenia pripojené k rezolúcii právneho výboru IMO LEG.3(91) z 27. apríla 2006 a schválené správnu radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006.

5. Pojmy „loď ro-ro“ a „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ sa chápu v súlade s vymedzením pojmov uvedeným v článku 2 smernice 1999/35/ES.

6. Pojem „zariadenie na zaznamenávanie údajov o plavbe“ (ďalej len „VDR“) sa chápe v súlade s definíciou uvedenou v rezolúcii zhromaždenia IMO A.861(20) a rezolúcii Výboru IMO pre námornú bezpečnosť MSC.163(78).

7. „Bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh vrátane návrhov na účely registrácie a kontroly:

a) vyšetrovacieho orgánu štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetovanie na základe informácií získaných z tohto vyšetovania, alebo kde je to vhodné;

b) Komisie konajúcej na základe analýzy abstraktných údajov a výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetovaní.

Článok 4

Postavenie bezpečnostného vyšetovania

1. Členské štáty v súlade s ich právnymi systémami vymedzia právne postavenie bezpečnostného vyšetovania takým spôsobom, aby sa takéto vyšetovania vykonávali čo najúčinnejšie a najrýchlejšie.

Členské štáty zabezpečia v súlade so svojimi právnymi predpismi a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetovanie, aby bezpečnostné vyšetovanie:

- a) bolo nezávislé od trestného vyšetovania alebo iného súbežného vyšetovania vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo pripísanie viny a
- b) nebolo neprímerane zamedzené, pozastavené alebo oneskorené z dôvodu takéhoto vyšetovania.

2. Medzi pravidlá, ktoré majú členské štáty vytvoriť, patria v súlade s rámcom stálej spolupráce uvedeným v článku 10 ustanovenia na umožnenie:

- a) spolupráce a vzájomnej pomoci pri bezpečnostnom vyšetovaní vedenom inými členskými štátmi alebo delegovania úlohy vedenia takéhoto vyšetovania na iný členský štát v súlade s článkom 7 a
- b) koordinácie činností ich príslušných vyšetovacích orgánov v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.

Článok 5

Povinnosť vyšetovať

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetovanie po veľmi vážnych námorných nehodách:

- a) týkajúcich sa lode plviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody;
- b) ktoré sa stali v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo
- c) týkajúcich sa podstatného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku zúčastnenej lode alebo lodí.

2. Vyšetovací orgán navyše v prípade vážnych nehôd vykoná predbežné hodnotenie s cieľom rozhodnúť o tom, či

sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetovanie. Ak vyšetovací orgán rozhodne o tom, že sa nevykoná bezpečnostné vyšetovanie, dôvody tohto rozhodnutia sa zaznamenajú a oznámia v súlade s článkom 17 ods. 3.

V prípade akejkolvek inej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti rozhodne vyšetovací orgán o tom, či sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetovanie.

Vyšetovací orgán v rozhodnutiach uvedených v prvom a druhom pododseku zohľadní závažnosť námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, druh plavidla, a/alebo nákladu a možnosť, že závery bezpečnostného vyšetovania povedú k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

3. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostného vyšetovania určí vyšetovací orgán vedúceho vyšetovacieho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa neho najviac napomáha dosiahnutiu cieľa tejto smernice a s cieľom zabrániť budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

4. Pri bezpečnostnom vyšetovaní sa vyšetovací orgán riadi spoločnou metodikou vyšetovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí vypracovanou podľa článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1406/2002. Vyšetovatelia sa môžu odchyliť od tejto metodiky v osobitnom prípade, ak je to podľa ich odborného úsudku možné opodstatniť ako potrebné, a ak je to nevyhnutné na dosiahnutie cieľov vyšetovania. Komisia prijme alebo upraví túto metodiku na účely tejto smernice, pričom zohľadní akékoľvek relevantné závery vyvedené z bezpečnostných vyšetovaní.

Toto opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 19 ods. 3.

5. Bezpečnostné vyšetovanie sa začne čo najskôr po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti, v každom prípade však najneskôr do dvoch mesiacov po tom, ako sa stali.

Článok 6

Oznamovacia povinnosť

Členský štát v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému vyžaduje, aby zodpovedné orgány a/alebo dotknuté strany bez meškania oznamovali jeho vyšetovaciemu orgánu výskyt všetkých nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 7

Vedenie bezpečnostných vyšetrovaní účasť na nich

1. V zásade by mala byť každá námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť predmetom len jedného vyšetrovania vykonávaného členským štátom alebo vedúcim vyšetrovacím členským štátom za účasti akéhokoľvek iného členského štátu s podstatným záujmom.

V prípade bezpečnostných vyšetrovaní s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov dotknuté členské štáty preto spolupracujú s cieľom rýchlo sa dohodnúť, ktorý z nich bude vedúcim vyšetrovacím členským štátom. Vynaložia všetko úsilie na to, aby sa dohodli na vyšetrovacích postupoch. V rámci tejto dohody majú iné štáty s podstatným záujmom rovnaké práva a prístup k svedkom a dôkazom ako členské štáty, ktoré bezpečnostné vyšetrovanie vykonávajú. Rovnako majú právo na zohľadnenie ich názoru zo strany vedúceho vyšetrovacieho členského štátu.

Vykonávanie súbežných bezpečnostných vyšetrovaní tej istej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti sa musí prísne obmedziť na výnimočné prípady. V takýchto prípadoch oznámia členské štáty Komisii dôvody vykonávania takýchto súbežných vyšetrovaní. Členské štáty vykonávajúce súbežné bezpečnostné vyšetrovania vzájomne spolupracujú. Zúčastnené vyšetrovacie orgány si najmä vymieňajú príslušné informácie získané počas svojich predmetných vyšetrovaní, a to najmä s cieľom dosiahnuť, pokiaľ možno, spoločné závery.

Členské štáty neprijímajú žiadne opatrenie, ktoré by mohlo nepriemerane zamedziť, pozastaviť alebo oneskoriť priebeh bezpečnostného vyšetrovania patriaceho do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

2. Bez ohľadu na odsek 1 každý členský štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodnú, ktorý z nich bude vedúcim vyšetrovacím štátom.

3. Bez toho, aby boli dotknuté jeho povinnosti podľa tejto smernice a medzinárodného práva, môže členský štát v jednotlivých prípadoch po vzájomnej dohode delegovať na iný členský štát úlohu viesť bezpečnostné vyšetrovanie alebo osobitné úlohy na vykonanie takéhoto vyšetrovania.

4. Ak je na námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti zúčastnená loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo, postup bezpečnostného vyšetrovania začne ten členský štát, v ktorého výsostných teritoriálnych vodách alebo vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, sa nehoda alebo mimoriadna udalosť stala, alebo ak sa stala v iných vodách, posledný členský štát, ktorý táto loď alebo plavidlo navštívilo. Tento štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie

a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z nich bude vedúcim vyšetrovacím štátom.

Článok 8

Vyšetrovacie orgány

1. Členské štáty zabezpečia, aby zodpovednosť za výkon bezpečnostných vyšetrovaní mal nestranný stály vyšetrovací orgán, ktorému boli udelené potrebné právomoci, a vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, kvalifikovaní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Aby vyšetrovací orgán vykonával bezpečnostné vyšetrovanie nezávisle, musí byť nezávislý, pokiaľ ide o jeho organizáciu, právnu štruktúru a prijímanie rozhodnutí, od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami.

Vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, určia nezávislý ústredný bod spolupráce pri vyšetrovaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c).

2. Vyšetrovací orgán zabezpečí, aby jednotliví vyšetrovatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrovacím povinnostiam. Vyšetrovací orgán ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam.

3. Činnosti zverené vyšetrovaciemu orgánu sa môžu rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä na účely prevencie, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, administratívne alebo normalizačné záležitosti.

4. Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov zabezpečia, aby vyšetrovatelia ich vyšetrovacieho orgánu alebo akéhokoľvek iného vyšetrovacieho orgánu, na ktorý bola delegovaná úloha bezpečnostného vyšetrovania, a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie, mali všetky príslušné informácie na vykonanie bezpečnostného vyšetrovania a boli preto oprávnení:

- a) mať voľný prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akémukoľvek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek;
- b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie;
- c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy;

- d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR, ktoré sa týkajú lode, plavby, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolnosti, kopírovať ich a využívať ich;
- e) mať voľný prístup k výsledkom preskúmania tiel obetí alebo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí;
- f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb;
- g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za prekážku v bezpečnostnom vyšetrovaní;
- h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v členskom štáte;
- i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.

5. Vyšetrovaciemu orgánu sa umožní bezodkladne reagovať, bez ohľadu na to kedy dostane oznámenie o nehode, a získať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom sa poskytnú postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.

6. Vyšetrovací orgán môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí ako námorné nehody za podmienky, že toto vyšetrovanie neohrozí jeho nezávislosť.

Článok 9

Dôverný charakter

Bez toho, aby bola dotknutá smernica 95/46/ES, členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov zabezpečia, aby sa nasledujúce záznamy nespístupnili na iné účely ako bezpečnostné vyšetrovanie, pokiaľ príslušný orgán v danom členskom štáte neurčí, že nezverejneniu je nadradený verejný záujem:

- a) všetky svedecké dôkazy a iné výpovede, správy a oznámenia získané alebo prijaté vyšetrovacím orgánom počas bezpečnostného vyšetrovania;

- b) záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytnú dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;

- c) informácie týkajúce sa účastníkov námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, ktoré majú mimoriadne citlivú alebo súkromnú povahu vrátane informácií o ich zdravotnom stave.

Článok 10

Rámec stálej spolupráce

1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným vyšetrovacím orgánom umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.

2. O procedurálnych pravidlách rámca stálej spolupráce a požadovaných organizačných úpravách sa rozhodne v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

3. V rámci stálej spolupráce sa vyšetrovacie orgány členských štátov dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:

- a) umožniť vyšetrovacím orgánom spoločne využívať materiálne vybavenie a zariadenie na technické vyšetrovanie vrakov a zariadenia lodí a iných predmetov dôležitých pre bezpečnostné vyšetrovanie vrátane získania a vyhodnotenia informácií z VDR a iných elektronických zariadení;

- b) vzájomne si poskytovať technickú pomoc alebo odborné znalosti potrebné na plnenie špecifických úloh;

- c) získavať a spoločne využívať informácie dôležité pre analýzu údajov o nehodách a pre vydávanie vhodných bezpečnostných odporúčaní na úrovni Spoločenstva;

- d) vypracovať spoločné zásady ďalšieho sledovania bezpečnostných odporúčaní a úpravy vyšetrovacích metód v súlade s vedecko-technickým pokrokom;

- e) riadne spravovať systém skorého varovania uvedený v článku 16;

- f) vytvoriť pri dodržaní vnútroštátnych predpisov pravidiel o dôvernom charaktere pre spoločné využívanie svedeckých dôkazov a spracovanie údajov a iných záznamov uvedených v článku 9 vrátane tých vo vzťahu k tretím krajinám;

- g) prípadne zorganizovať príslušnú odbornú prípravu pre jednotlivých vyšetrovateľov;

- h) podporovať spoluprácu s vyšetrovacími orgánmi tretích krajín a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetrovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice;
- i) poskytovať vyšetrovacím orgánom vykonávajúcim bezpečnostné vyšetrovanie všetky relevantné informácie.

Článok 11

Náklady

1. V prípadoch bezpečnostného vyšetrovania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov sú príslušné činnosti bezplatné.

2. Ak sa žiada pomoc členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetrovaní nezúčastňuje, členské štáty sa dohodnú na úhrade vzniknutých nákladov.

Článok 12

Spolupráca s tretími krajinami s podstatným záujmom

1. Členské štáty v najväčšej možnej miere spolupracujú pri bezpečnostnom vyšetrovaní s inými tretími krajinami s podstatným záujmom.

2. Tretím krajinám s podstatným záujmom sa na základe vzájomnej dohody umožní pripojiť sa v ktorejkoľvek etape vyšetrovania k bezpečnostnému vyšetrovaniu vedenému členským štátom podľa tejto smernice.

3. Spolupráca členského štátu pri bezpečnostnom vyšetrovaní vykonávanom treťou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na povinnosť výkonu bezpečnostných vyšetrovaní podľa tejto smernice, ani na povinnosť podávania správ. Ak tretia krajina s podstatným záujmom vedie bezpečnostné vyšetrovanie s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného bezpečnostného vyšetrovania za predpokladu, že bezpečnostné vyšetrovanie vedené treťou krajinou sa vykonáva v súlade s Kódexom IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Článok 13

Uchovávanie dôkazov

Členské štáty prijímajú opatrenia na zabezpečenie toho, aby strany, ktoré sú účastníkmi nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vynaložili maximálne úsilie na:

- a) uchovanie všetkých informácií z tabuliek, lodných denníkov, elektronických a magnetických nahrávok a videopások vrátane informácií z VDR a iných elektronických zariadení, ktoré sa týkajú obdobia pred nehodou, počas nej a po nej;

- b) zabránenie prepísania alebo inej zmeny týchto informácií;

- c) zabránenie rušenia zo strany akýchkoľvek iných zariadení, ktoré možno primerane považovať za relevantné pre bezpečnostné vyšetrovanie nehody;

- d) urýchlené zhromažďovanie a uchovávanie všetkých dôkazov na účely bezpečnostného vyšetrovania.

Článok 14

Správy z nehody

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetrovania vykonanom podľa tejto smernice sa uverejní správa predložená vo formáte vymedzenom príslušným vyšetrovacím orgánom a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I.

Vyšetrovacie orgány môžu rozhodnúť o tom, že z bezpečnostného vyšetrovania, ktoré sa netýka veľmi vážnej, alebo prípadnej vážnej námornej nehody a u ktorého nie je možnosť, že závery povedú k predchádzaniu nehodám a mimoriadnym udalostiam v budúcnosti, sa vypracuje zjednodušená správa, ktorá sa uverejní.

2. Vyšetrovacie orgány vynaložia všetko úsilie na sprístupnenie správy uvedenej v odseku 1 vrátane jej záverov a možných odporúčaní verejnosti, a najmä námornému sektoru do 12 mesiacov od dátumu nehody. Ak nie je možné vypracovať záverečnú správu v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu nehody sa uverejní predbežná správa.

3. Vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrujúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej, zjednodušenej alebo predbežnej správy Komisii. Zohľadní prípadné technické pripomienky Komisie k záverečným správam, pričom sa nesmie ovplyvniť podstata zistení, na účely zlepšenia kvality správy spôsobom, ktorý najviac napomôže dosiahnutiu cieľa tejto smernice.

Článok 15

Bezpečnostné odporúčania

1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania vyšetrovacích orgánov a aby sa v náležitých prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Spoločenstva a medzinárodným právom.

2. Vyšetrovací orgán alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov a celkových výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetrovaní.

3. Bezpečnostné odporúčanie za žiadnych okolností neurčuje zodpovednosť ani neprípisuje vinu za nehodu.

Článok 16

Systém skorého varovania

Ak vyšetrovací orgán členského štátu bez toho, aby bolo dotknuté jeho právo na vydanie skorého varovania, dospeje v ktorejkoľvek etape bezpečnostného vyšetovania k názoru, že je na úrovni Spoločenstva potrebné prijať naliehavé opatrenie na zabránenie rizika nových nehôd, urýchlene informuje Komisiu o potrebe vydania skorého varovania.

Ak je to potrebné, Komisia vydá varovné oznámenie na upozornenie zodpovedných orgánov vo všetkých ostatných členských štátoch, lodného priemyslu a akejkoľvek ďalšej príslušnej strany.

Článok 17

Európska databáza pre námorné nehody

1. Údaje o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach sa uchovávajú a analyzujú prostredníctvom európskej elektronickej databázy, ktorú zriadi Komisia a ktorá bude známa ako Európska informačná platforma o námorných nehodách (EMCIP).

2. Členské štáty oznámia Komisii oprávnené orgány, ktoré budú mať prístup k tejto databáze.

3. Vyšetrovacie orgány členských štátov informujú Komisiu o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach v súlade s formátom uvedeným v prílohe II. Poskytujú Komisii aj údaje vyplývajúce z bezpečnostného vyšetovania v súlade so schémou databázy EMCIP.

4. Komisia a členské štáty vytvoria schému databázy a metódu oznamovania údajov v primeranej dobe.

Článok 18

Spravodlivé zaobchádzanie s námorníkmi

Členské štáty v súlade so svojim vnútroštátnym právom berú do úvahy príslušné ustanovenia usmernení IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi pri námornej nehode vo vodách v ich jurisdikcii.

Článok 19

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je dva mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 20

Právomoci na vykonávanie zmien a doplnení

Komisia môže aktualizovať vymedzenia pojmov v tejto smernici a odkazy na akty Spoločenstva a nástroje IMO s cieľom zosúladiť ich s opatreniami Spoločenstva alebo IMO, ktoré nadobudli účinnosť, za predpokladu dodržania obmedzení tejto smernice.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 19 ods. 3.

Komisia môže podľa toho istého postupu meniť a dopĺňať aj prílohy.

Podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002 možno zmeny a doplnenia Kódexu IMO o vyšetovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 21

Ďalšie opatrenia

Nič v tejto smernici nebráni členskému štátu prijať v súvislosti s námornou bezpečnosťou ďalšie opatrenia, ktoré nepatria do jej rozsahu pôsobnosti, ak tieto opatrenia neporušujú túto smernicu ani nemajú negatívny vplyv na dosiahnutie jej cieľa, či neohrozujú dosiahnutie jej cieľa.

Článok 22

Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá pre ukládanie uplatniteľných sankcií za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tejto smernice a prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili ich vykonávanie. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrazujúce.

Článok 23

Správa o vykonávaní

Komisia každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a dodržiavaní tejto smernice a v prípade potreby navrhne s ohľadom na odporúčania uvedené v tejto správe ďalšie opatrenia.

Článok 24**Zmeny a doplnenia platných aktov**

1. Článok 12 smernice 1999/35/ES sa vypúšťa.
2. Článok 11 smernice 2002/59/ES sa vypúšťa.

Článok 25**Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 17. júna 2011.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 26**Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 27**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

Obsah správy z bezpečnostného vyšetovania

Predslov

V predslove sa uvádza primárny cieľ bezpečnostného vyšetovania a uvedie sa, že bezpečnostné odporúčanie v žiadnom prípade nevytvára prezumpciu zodpovednosti či viny a že správa nie je zostavená z hľadiska obsahu a štýlu na účely použitia v súdnom konaní.

(Správa by sa nemala odvolávať na svedecké dôkazy, ani by nemala dávať do spojitosti kohokoľvek, kto je uvedený v správe, s osobou, ktorá poskytla dôkazy počas bezpečnostného vyšetovania.)

1. ZHRNUTIE

V tejto časti sa uvádzajú základné skutočnosti námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti: čo sa stalo, kedy, kde a ako sa to stalo; uvádza sa, či v dôsledku nehody alebo mimoriadnej udalosti došlo k úmrtiu, zraneniu, škode na lodi, náklade, vo vzťahu k tretím stranám alebo životnému prostrediu.

2. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s dostatočným množstvom informácií, ktoré vyšetrovací orgán považuje za faktické, zdôvodňujú analýzy a uľahčujú pochopenie.

Tieto oddiely obsahujú najmä tieto informácie:

2.1. Údaje o lodi:

vlajka/register,

identifikačné označenie,

hlavné vlastnosti,

vlastníctvo a manažment,

údaje o konštrukcii,

minimálna posádka z hľadiska bezpečnosti,

povolený náklad.

2.2. Údaje o plavbe:

navštívené prístavy,

typ plavby,

informácie o náklade,

posádka.

2.3. Informácie o námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti:

druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,

dátum a čas,

poloha a miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,

vonkajšie a vnútorné prostredie,

prevádzka lode a úsek plavby,

miesto na palube,

údaje o ľudskom faktore,

dôsledky (pre ľudí, loď, náklad, životné prostredie, iné).

2.4. Účasť pobrežných orgánov a reakcia na mimoriadnu situáciu:

kto bol zapojený,

použité prostriedky,

rýchlosť reakcie,
prijaté opatrenia,
dosiahnuté výsledky.

3. OPIS UDALOSTI

V tejto časti sa chronologicky opisuje námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť ako sled jednotlivých udalostí pred, počas a po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti a zapojenie každého aktéra (t. j. osoby, materiálu, prostredia, zariadenia alebo vonkajšieho činiteľa). Obdobie opisované v tejto časti závisí od časového rámca tých konkrétnych udalostí, ktoré priamo prispeli k námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti. Táto časť obsahuje aj všetky dôležité podrobnosti z vykonaného bezpečnostného vyšetrovania vrátane výsledkov skúšok alebo testov.

4. ANALÝZA

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s analýzou každej jednotlivéj udalosti nehody a komentárom k výsledkom všetkých príslušných skúšok alebo testov vykonaných počas bezpečnostného vyšetrovania a ku každému bezpečnostnému opatreniu, ktoré už bolo prípadne prijaté na zabránenie námorným nehodám.

Tieto oddiely by mali venovať pozornosť otázkam ako napríklad:

- kontext a prostredie jednotlivých udalostí nehody,
- chybné činy ľudí a zanedbania, udalosti súvisiace s nebezpečnými látkami, vplyv na životné prostredie, zlyhanie zariadenia a vonkajšie vplyvy,
- prispievajúce faktory, ktoré zahŕňajú funkcie osôb, prevádzku vykonávanú na lodi, pobrežné riadenie alebo regulačný vplyv.

Analýza a pripomienky umožňujú vyvodenie logických záverov správy a stanovenie všetkých prispievajúcich faktorov vrátane rizikových, v súvislosti s ktorými sa súčasná ochrana na zabránenie udalosti nehody a/alebo na odstránenie alebo zmenšenie jej dôsledkov určí ako neprimeraná alebo chýbajúca.

5. ZÁVERY

Táto časť zjednocuje zistené prispievajúce faktory a chýbajúcu alebo neprimeranú ochranu (materiálnu, funkčnú, symbolickú alebo procesnú), pre ktoré by sa mali vypracovať bezpečnostné opatrenia s cieľom zabrániť námorným nehodám.

6. BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA

Táto časť správy obsahuje prípadne bezpečnostné odporúčania vyvodené z analýzy a záverov, týkajúce sa konkrétnych oblastí ako napríklad právnych predpisov, konštrukčného návrhu, postupov, inšpekcie, riadenia, ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, odbornej prípravy, práce spojenej s opravou, údržby, pobrežnej pomoci a reakcie na mimoriadne situácie.

Bezpečnostné odporúčania sú určené pre subjekty, ktoré ich môžu najľahšie vykonať, ako napríklad majitelia lodí, manažéri, uznávané organizácie, námorné orgány, prevádzkovatelia lodných dopravných služieb, záchranné orgány, medzinárodné námorné organizácie a európske inštitúcie, a ich cieľom je zabrániť námorným nehodám.

Táto časť obsahuje aj všetky predbežné bezpečnostné odporúčania, ktoré mohli byť predložené počas bezpečnostného vyšetrovania, alebo všetky bezpečnostné opatrenia, ktoré sa počas neho prijali.

7. DODATKY

K správe sa podľa potreby pripoja v listinnej a/alebo elektronickej forme informácie podľa nasledujúceho neúplného zoznamu:

- fotografie, filmy, zvukové záznamy, tabuľky, výkresy,
- uplatniteľné normy,
- použité technické termíny a skratky,
- osobitné bezpečnostné štúdie,
- rôzne informácie.

PRÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMORNÝCH NEHODÁCH ALEBO MIMORIADNYCH UDALOSTIACH

(Súčasť Európskej informačnej platformy o námorných nehodách)

Poznámka: Podčiarknuté čísla znamenajú, že údaje by sa mali poskytnúť za každú loď, ak sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť dotýka viac ako jednej lode.

01. Zodpovedný členský štát/kontaktná osoba
02. Vyšetrovateľ členského štátu
03. Úloha členského štátu
04. Dotknutý pobrežný štát
05. Počet štátov s podstatným záujmom
06. Štáty s podstatným záujmom
07. Oznamujúci subjekt
08. Čas oznámenia
09. Dátum oznámenia
10. Názov lode
11. Číslo IMO/rozlišovacie písmená
12. Vlajka lode
13. Druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
14. Typ lode
15. Dátum námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
16. Čas námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
17. Poloha – zemepisná šírka
18. Poloha – zemepisná dĺžka
19. Miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
20. Prístav odchodu
21. Prístav určenia
22. Systém rozdelenia premávky
23. Úsek plavby
24. Prevádzka lode
25. Miesto na palube
26. Straty na životoch:
 - posádka,
 - cestujúci,
 - iní.
27. Závažná ujma na zdraví:
 - posádka,
 - cestujúci,
 - iní.

-
28. Znečistenie
 29. Škody na lodi
 30. Škody na náklade
 31. Iné škody
 32. Stručný opis námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
 33. Stručný opis dôvodov nevykonať bezpečnostné vyšetrenie.
-

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/20/ES

z 23. apríla 2009

o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky

(Text s významom pre EHP)

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Jednou zo zložiek politiky Spoločenstva v oblasti námornej dopravy je zvýšenie kvality obchodnej lodnej dopravy na základe zodpovednejšieho konania všetkých hospodárskych subjektov.
- (2) Odrádzajúce opatrenia sa prijali už podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia ⁽⁴⁾.
- (3) Členské štáty prijali 9. októbra 2008 vyhlásenie, v ktorom jednomyseľne uznali význam uplatňovania protokolu z roku 1996 k Dohovoru z roku 1976 o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky všetkými členskými štátmi.
- (4) Povinné poistenie by malo umožniť zabezpečenie lepšej ochrany obetí. Zároveň by malo prispieť k odstráneniu lodí, ktoré nespĺňajú normy a umožniť obnovenie hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Okrem toho v uznesení A.898(21) Medzinárodná námorná organi-

zácia vyzvala štáty, aby naliehal na vlastníkov lodí, aby sa riadne poistili.

- (5) Nedodržiavanie ustanovení tejto smernice by sa malo odstrániť. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (prepracované znenie) ⁽⁵⁾ už ustanovuje zadržanie lodí v prípade chýbajúceho osvedčenia, ktoré musí byť na palube. Je však vhodné ustanoviť možnosť vyhostiť loď, ktorá nemá osvedčenie o poistení. Podrobnosti o vyhostení by mali umožniť nápravu situácie v rozumnom čase.
- (6) Keďže ciele tejto smernice, a to zavedenie a vykonávanie vhodných opatrení v oblasti námornej dopravnej politiky, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

Táto smernica ustanovuje pravidlá, ktoré sa uplatňujú na určité aspekty povinností vlastníkov lodí, pokiaľ ide o ich poistenie, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa uplatňuje na lode s hrubou priestornosťou 300 alebo viac ton.
2. Táto smernica sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné vojnové lode ani iné lode, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát, ktoré sa používajú pre nekomerčnú verejnú službu.

3. Touto smernicou nie sú dotknuté režimy ustanovené nástrojmi, ktoré sú v platnosti v dotknutých členských štátoch a uvedené v prílohe.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 29. marca 2007 (Ú. v. EÚ C 27 E, 31.1.2008, s. 166), spoločná pozícia Rady z 9. decembra 2008 (Ú. v. EÚ C 330 E, 30.12.2008, s. 7) a pozícia Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 11.⁽⁵⁾ Pozri stranu 57 tohto úradného vestníka.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „vlastník lode“ je registrovaný vlastník námornej lode alebo akákoľvek iná osoba ako napr. nájomca lode, ktorá je zodpovedná za prevádzku lode;
- b) „poistenie“ je poistenie so spoluúčasťou alebo bez nej a zahŕňa napríklad poistenie zodpovednosti za škodu, akú v súčasnosti ponúkajú členovia medzinárodnej skupiny P&I Clubs a iné účinné formy poistenia (vrátane preukázaného samopoistenia) a finančnej zábezpeky, ktoré poskytujú podobné podmienky krytia;
- c) „dohovor z roku 1996“ je konsolidované znenie Dohovoru z roku 1976 o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky, prijatého Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO), v znení zmenenom a doplnenom protokolom z roku 1996.

Článok 4

Poistenie na účely námorných pohľadávok

1. Každý členský štát od vlastníkov lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou vyžaduje, aby mali poistenie, ktoré sa vzťahuje na tieto lode.
2. Každý členský štát vyžaduje od vlastníkov lodí plaviacich sa pod vlajkou iného štátu, aby mali platné poistenie, keď takéto lode vstupujú do prístavu v jeho jurisdikcii. Toto nebráni členským štátom, aby za predpokladu, že je to v súlade s medzinárodným právom, žiadali splnenie uvedenej povinnosti, ak sa takéto lode nachádzajú v ich teritoriálnych vodách.
3. Poistenie uvedené v odsekoch 1 a 2 sa vzťahuje na námorné pohľadávky, ktoré podliehajú obmedzeniu podľa dohovoru z roku 1996. Výška poistenia pre každú loď na jednu mimoriadnu udalosť sa rovná príslušnej maximálnej výške obmedzenia zodpovednosti, ako sa ustanovuje v dohovore z roku 1996.

Článok 5

Inšpekcie, dodržiavanie, vyhostenie z prístavu a nevpustenie do prístavu

1. Každý členský štát zabezpečí, aby každá inšpekcia lode v prístave v jeho jurisdikcii v súlade so smernicou

2009/16/ES zahŕňala overenie skutočnosti, či sa na palube nachádza osvedčenie uvedené v článku 6.

2. Ak sa osvedčenie uvedené v článku 6 nenachádza na palube a bez toho, aby bola dotknutá smernica 2009/16/ES, ktorá ustanovuje zadržanie lodí, ak ide o otázky bezpečnosti, príslušný orgán môže vydať lodi príkaz na vyhostenie, o čom bude informovaná Komisia, ostatné členské štáty, a dotknutý vlajkový štát. Výsledkom vydania takéhoto príkazu na vyhostenie je, že každý členský štát odmietne vstup tejto lode do ktoréhokoľvek zo svojich prístavov, pokiaľ vlastník lode nepredloží osvedčenie uvedené v článku 6.

Článok 6

Osvedčenia o poistení

1. Existencia poistenia uvedeného v článku 4 sa preukazuje jedným alebo viacerými osvedčeniami, ktoré vydal jeho poskytovateľ a ktoré sa nachádzajú na palube lode.
2. Osvedčenia vydané poskytovateľom poistenia obsahujú tieto informácie:
 - a) meno lode, jej číslo IMO a prístav, v ktorom je registrovaná;
 - b) meno vlastníka lode a hlavné miesto podnikania;
 - c) druh a doba trvania poistenia;
 - d) meno a hlavné miesto podnikania poskytovateľa poistenia a prípadne miesto podnikania, kde bolo poistenie uzavreté.
3. Ak jazykom použitým v osvedčeniach nie je angličtina, francúzština ani španielčina, text obsahuje preklad do jedného z týchto jazykov.

Článok 7

Sankcie

Na účely článku 4 ods. 1 ustanovia členské štáty systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie uplatňovania týchto sankcií. Ustanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 8

Správy

Každé tri roky a po prvýkrát pred 1. januárom 2015 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice.

Článok 9

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou pred 1. januárom 2012. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 10

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 11

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament

predseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

predseda

P. NEČAS

PRÍLOHA

- Medzinárodný dohovor z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami.
 - Medzinárodný dohovor z roku 1996 o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave nebezpečných a škodlivých látok po mori.
 - Medzinárodný dohovor z roku 2001 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené v dôsledku znečistenia ropnými látkami zo zásobníkov.
 - Medzinárodný dohovor z roku 2007 z Nairobi o odstraňovaní vrakov.
 - Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd.
-

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/21/ES

z 23. apríla 2009

o plnení povinností vlajkového štátu

(Text s významom pre EHP)

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

(1) Bezpečnosť lodnej dopravy Spoločenstva a občanov, ktorí ju využívajú, ako aj ochrana životného prostredia by sa mali vždy zabezpečiť.

(2) V súvislosti s medzinárodnou lodnou dopravou sa prijatím niekoľkých dohovorov, ktorých depozitárom je Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“), zriadil komplexný rámec, ktorý zlepšuje námornú bezpečnosť a ochranu životného prostredia, pokiaľ ide o znečisťovanie z lodí.

(3) Podľa ustanovení Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z roku 1982 (UNCLOS) a dohovorov, ktorých depozitárom je IMO (ďalej len „dohovory IMO“), štáty, ktoré sú zmluvnou stranou týchto nástrojov, sú zodpovedné za prijatie zákonov

a iných právnych predpisov a všetkých ostatných krokov, ktoré môžu byť potrebné, aby tieto nástroje nadobudli úplnú účinnosť s cieľom zabezpečiť, aby z hľadiska bezpečnosti ľudského života na mori a ochrany morského životného prostredia bola loď spôsobilá na určenú prevádzku a aby bola obsadená spôsobilou posádkou.

(4) Musí sa zohľadniť dohovor o práci na mori prijatý Medzinárodnou organizáciou práce (ILO) v roku 2006, ktorý sa tiež zaoberá povinnosťami vlajkového štátu.

(5) Dňa 9. októbra 2008 členské štáty prijali vyhlásenie, v ktorom jednomyselne uznali význam uplatňovania medzinárodných dohovorov týkajúcich sa povinností vlajkových štátov s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť a prispieť k zabráneniu znečisťovania z lodí.

(6) Vykonávanie postupov odporúčaných IMO v dokumente MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 z 20. decembra 2004 o prevode lodí medzi štátmi by malo posilniť ustanovenia dohovorov IMO a právnych predpisov Spoločenstva o námornej bezpečnosti týkajúce sa zmeny vlajky a malo by zvýšiť transparentnosť vo vzťahu medzi vlajkovými štátmi v záujme námornej bezpečnosti.

(7) Dostupnosť informácií o lodiach plaviacich sa pod vlajkou členského štátu, ako aj o lodiach, ktoré boli vyradené z registra členského štátu, by mala zlepšiť transparentnosť výkonu vysokokvalitnej flotily a malo by prispieť k lepšiemu monitorovaniu povinností vlajkového štátu a zabezpečeniu rovnakých podmienok medzi úradmi.

(8) Aby sa členským štátom pomohlo pri ďalšom zlepšovaní plnenia funkcie vlajkového štátu, mali by zabezpečiť pravidelný audit svojich úradov.

(9) Osvedčovanie kvality správnych postupov v súlade s normami Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu (ISO) alebo rovnocennými normami by malo ďalej zabezpečiť rovnaké podmienky medzi úradmi.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 29. marca 2007 (Ú. v. EÚ C 27 E, 31.1.2008, s. 140), spoločná pozícia Rady z 9. decembra 2008 (Ú. v. EÚ C 330 E, 30.12.2008, s. 13) a pozícia Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

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

(11) Keďže ciele tejto smernice, a to zavedenie a vykonávanie primeraných opatrení v oblasti námornej dopravnej politiky, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Účelom tejto smernice je:

- a) zabezpečiť, aby členské štáty účinne a dôsledne plnili povinnosti vlajkového štátu, a
- b) zlepšiť bezpečnosť a predísť znečisťovaniu z lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu.

2. Touto smernicou nie sú dotknuté právne predpisy Spoločenstva v oblasti námornej dopravy, ako sú uvedené v článku 2 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) ⁽²⁾, a smernica Rady 1999/63/ES, ktorá sa týka Dohody o organizácii pracovného času námorníkov uzavretej Združením majiteľov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Odborovou federáciou pracovníkov dopravy v Európskej únii (FST) ⁽³⁾.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Táto smernica sa uplatňuje na úrady štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 167, 2.7.1999, s. 33.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „loď“ je loď alebo plavidlo plaviace sa pod vlajkou členského štátu, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti príslušných dohovorov IMO a pre ktoré sa vyžaduje osvedčenie;
- b) „úrady“ sú príslušné orgány členského štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví;
- c) „uznaná organizácia“ je organizácia uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (prepracované znenie) ⁽⁴⁾;
- d) „osvedčenia“ sú úradné osvedčenia vydané v súvislosti s príslušnými dohovormi IMO;
- e) „audit IMO“ je audit vykonávaný v súlade s ustanoveniami rezolúcie A.973(24) prijatej zhromaždením IMO 1. decembra 2005;

Článok 4

Podmienky umožnenia prevádzky lode po udelení práva plaviť sa pod vlajkou členského štátu

1. Predtým ako sa umožní prevádzkovanie lode, ktorej sa udelilo právo plaviť sa pod vlajkou členského štátu, príslušný členský štát prijme opatrenia, ktoré považuje za vhodné na to, aby zabezpečil, že daná loď spĺňa uplatniteľné medzinárodné pravidlá a predpisy. Predovšetkým preverí všetkými primeranými prostriedkami záznamy o lodi z hľadiska bezpečnosti. V prípade potreby konzultuje s úradom vlajkového štátu, v ktorom bola loď predtým zaregistrovaná, aby zistil, či zostávajú nevyriešené niektoré nedostatky alebo bezpečnostné otázky, ktoré uvedený štát identifikoval.

2. Ak úrad vlajkového štátu požiada o informácie o lodi, ktorá sa predtým plavila pod vlajkou členského štátu, tento členský štát urýchlene poskytne úradu vlajkového štátu, ktorý žiada o informácie, údaje o neodstránených nedostatkoch a akékoľvek ďalšie relevantné informácie týkajúce sa bezpečnosti.

⁽⁴⁾ Pozri stranu 11 tohto úradného vestníka.

Článok 5

Zadržanie lode plviacej sa pod vlajkou členského štátu

Ak boli úrady členského štátu informované o tom, že prístavný štát zadržal loď, ktorá sa plaví pod vlajkou uvedeného členského štátu, dozrú podľa postupov, ktoré pre tento prípad stanovili, že loď spĺňa relevantné dohovory IMO.

Článok 6

Spravidelné opatrenia

Členské štáty zabezpečia, aby na účely tejto smernice boli ľahko dostupné aspoň nasledujúce informácie o lodiach, ktoré sa plavia pod ich vlajkou:

- a) údaje o lodi (názov, číslo IMO atď.);
- b) dátumy prehliadok vrátane prípadných dodatočných a doplňujúcich prehliadok a dátumy auditov;
- c) identifikácia uznaných organizácií zapojených do osvedčovania a klasifikácie lode;
- d) identifikácia príslušného orgánu, ktorý vykonal inšpekciu lode v súlade s ustanoveniami o štátnej prístavnej kontrole, a dátumy inšpekcii;
- e) výsledky inšpekcii vykonaných v rámci štátnej prístavnej kontroly (nedostatky: áno alebo nie, zadržanie: áno alebo nie);
- f) informácie o námorných nehodách;
- g) identifikácia lodí, ktoré sa prestali plaviť pod vlajkou dotknutého členského štátu počas predchádzajúcich 12 mesiacov.

Článok 7

Audit vlajkového štátu

Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby sa audit ich úradov uskutočnený IMO vykonal aspoň raz za sedem rokov, ak IMO kladne odpovedala na včasnú žiadosť dotknutého členského štátu, a zverejnia výsledky takéhoto auditu v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi o dôvernosti.

Platnosť tohto článku uplynie najneskôr 17. júna 2017 alebo skôr, ak to ustanoví Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 10 ods. 2, keď nadobudne platnosť povinný systém auditu členských štátov IMO.

Článok 8

Systém riadenia kvality a vnútorné hodnotenie

1. Do 17. júna 2012 každý členský štát vytvorí, zavedie a udržiava systém riadenia kvality pre operačné časti činností svojich úradov, ktoré súvisia s funkciou vlajkového štátu. Takýto systém riadenia kvality sa osvedčuje v súlade s uplatniteľnými medzinárodnými normami kvality.

2. Členské štáty, ktoré sa nachádzajú v čiernom zozname alebo sa nachádzajú dva po sebe nasledujúce roky v sivom zozname uverejnenom v najnovšej výročnej správe Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (ďalej len „Parížske MoP“), predložia Komisii správu o svojom výkone ako vlajkového štátu najneskôr štyri mesiace po zverejnení správy Parížskeho MoP.

V správe sa identifikujú a analyzujú hlavné dôvody nedostatočného plnenia, ktoré viedlo k zadržaniu a nedostatkom, z ktorých vyplýva zaradenie do čierneho alebo sivého zoznamu.

Článok 9

Správy

Každých päť rokov a prvýkrát do 17. júna 2012 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice.

Táto správa obsahuje hodnotenie výkonu členských štátov ako vlajkových štátov.

Článok 10

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je dva mesiace.

Článok 11**Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 17. júna 2011. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 12**Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 13**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament

predseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

predseda

P. NEČAS

Predplatné na rok 2009 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 000 EUR ročne (*)
Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR mesačne (*)
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročný CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	700 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	70 EUR mesačne
Úradný vestník EÚ, séria C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	40 EUR mesačne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačný (súhrnný) CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	500 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, CD-ROM, dve vydania za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	360 EUR ročne (= 30 EUR mesačne)
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

(*) Predaj jednotlivých čísel:
do 32 strán: 6 EUR
od 33 do 64 strán: 12 EUR
nad 64 strán: cena určená individuálne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom CD-ROM-e.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

Predaj a predplatné

Platené publikácie, ktoré vydáva Úrad pre publikácie, sú k dispozícii u komerčných distribútorov. Zoznam komerčných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.

Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>