SMERNICE

SMERNICA KOMISIE 2011/15/EÚ

z 23. februára 2011,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS [1], a najmä na jej článok 27,

keďže:

(1) Uznesenie MSC.150(77) Medzinárodnej námornej organizácie (International Maritime Organisation, IMO) bolo zrušené a nahradené uznesením IMO MSC.286(86) s účinnosťou od 1. júla 2009. Článok 12 smernice 2002/59/ES odvolávajúci sa na zrušené uznesenie IMO by sa mal preto zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať.

(2) Požiadavky na vybavenie týkajúce sa automatických identifikačných systémov (AIS) a zapisovačov údajov o plavbe (Voyage Data Recorders, VDR) by sa mali aktualizovať podľa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) a mali by zohľadňovať vývoj zjednodušených VDR schválených Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO). Aj rozsah výnimiek z požiadaviek na vybavenie pre malé osobné plavidlá na krátke vzdialenosti by sa mal spresniť a prispôsobiť takýmto plavbám.

(3) Mali by sa jasnejšie stanoviť právomoci členských štátov zasahovať v prípade nehody na mori. Predovšetkým by sa malo presne stanoviť, že môžu dávať pokyny spoločnostiam poskytujúcim pomoc, záchranu a odťahovacie služby v snahe zabrániť vážnemu a bezprostrednému ohrozeniu svojho pobrežia alebo súvisiacich záujmov, bezpečnosti iných lodí a ich posádok a cestujúcich alebo osôb na pobreží, alebo ochrániť morské prostredie.

(4) Opatrenia ustanovené v tejto smernici sú v súlade so stanoviskom Výboru pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny a doplnenia

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

1. V článku 12 ods. 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) pre látky uvedené v prílohe I k dohovoru MARPOL kartu bezpečnostných údajov, ktorá spresňuje fyzikálnochemické vlastnosti výrobkov vrátane, v prípade potreby, viskozity vyjadrenej v cSt pri 50 °C a hustoty pri 15 °C, ako aj ďalších údajov, ktoré sú uvedené v karte bezpečnostných údajov v súlade s uznesením IMO MSC.286(86).“

2. Príloha II sa nahrádza prílohou I k tejto smernici.

3. Príloha IV sa nahrádza prílohou II 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 najneskôr do 12 mesiacov od nadobudnutia jej účinnosti bez toho, aby bol dotknutý dátum transpozície uvedený v článku 2 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/17/ES [2], pokiaľ ide o rybárske plavidlá. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

[1] Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

[2] Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 101.

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

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 23. februára 2011

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA II

Požiadavky uplatniteľné na palubné vybavenie

I. RYBÁRSKE PLAVIDLÁ

Rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 15 metrov musia byť vybavené automatickým identifikačným systémom (AIS) podľa článku 6a v súlade s týmto časovým plánom:

— rybárske plavidlá, ktorých celková dĺžka je najmenej 24 metrov a nepresahuje 45 metrov: najneskôr 31. mája 2012,

— rybárske plavidlá, ktorých celková dĺžka je najmenej 18 metrov a nepresahuje 24 metrov: najneskôr 31. mája 2013,

— rybárske plavidlá, ktorých celková dĺžka je viac ako 15 metrov a nepresahuje 18 metrov: najneskôr 31. mája 2014,

— Novopostavené rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 15 metrov podliehajú požiadavke na vybavenie ustanovenej v článku 6a od 30. novembra 2010.

II. LODE POUŽÍVANÉ PRI MEDZINÁRODNÝCH PLAVBÁCH

Osobné lode bez ohľadu na rozmery a všetky lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 300 ton používané pri medzinárodných plavbách, ktoré zastavujú v prístave členského štátu, musia byť vybavené automatickým identifikačným systémom (AIS) v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS. Osobné lode bez ohľadu na rozmery a všetky lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 ton používané pri medzinárodných plavbách, ktoré zastavujú v prístave členského štátu, musia byť vybavené zapisovačom údajov o plavbe (VDR) v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS. V prípade nákladných lodí postavených pred 1. júlom 2002 VDR môže byť zjednodušeným zapisovačom údajov o plavbe (S-VDR), ktorý je v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS.

III. LODE NEPOUŽÍVANÉ PRI MEDZINÁRODNÝCH PLAVBÁCH

1. **Automatické identifikačné systémy (AIS)**

Osobné lode bez ohľadu na rozmery a všetky ostatné lode s hrubou priestornosťou najmenej 300 ton nepoužívané pri medzinárodných plavbách, musia byť vybavené automatickým identifikačným systémom (AIS), ktorý je v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS.

2. **Systémy zapisovačov údajov o plavbe (VDR)**

a) Osobné lode bez ohľadu na rozmery a všetky lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 ton, postavené 1. júla 2002 alebo po tomto dátume, nepoužívané pri medzinárodných plavbách, musia byť vybavené zapisovačom údajov o plavbe (VDR), ktorý je v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS.

b) Nákladné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 ton, postavené pred 1. júlom 2002, nepoužívané pri medzinárodných plavbách, musia byť vybavené zapisovačom údajov o plavbe (VDR) alebo zjednodušeným zapisovačom údajov o plavbe (S-VDR), ktorý je v súlade s technickými a výkonnostnými normami stanovenými v kapitole V dohovoru SOLAS.

IV. VÝNIMKY

1. **Výnimky z požiadavky mať na palube AIS**

a) Členské štáty môžu vyňať z povinnosti uplatňovania požiadaviek týkajúcich sa AIS stanovených v tejto prílohe osobné lode kratšie ako 15 metrov alebo s hrubou tonážou menšou ako 300 ton, ktoré sa nepoužívajú pri medzinárodných plavbách.

b) Členské štáty môžu vyňať z požiadaviek na vybavenie týkajúcich sa AIS stanovených v tejto prílohe lode iné ako osobné lode s hrubou tonážou najmenej 300 ton, ale menej ako 500 ton, ktoré sa plavia len vo vnútorných vodách členského štátu a mimo trás bežne používaných inými loďami vybavenými AIS.

2. **Výnimky z požiadavky mať na palube VDR alebo S-VDR**

Členské štáty môžu vyňať z povinnosti mať na palube VDR alebo S-VDR tieto lode:

a) osobné lode, ktoré sa plavia v oblastiach na mori, na ktoré sa nevzťahuje trieda A, ako sa uvádza v článku 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES ([1]), môžu byť vyňaté z povinnosti mať na palube VDR;

b) lode iné ako osobné lode ro-ro, postavené pred 1. júlom 2002, môžu byť vyňaté z povinnosti mať na palube VDR, ak sa dá dokázať, že prepojenie VDR s vybavením existujúcim na lodi je nezmyselné a nepraktické;

c) Nákladné lode postavené pred 1. júlom 2002 používané pri medzinárodných alebo nemedzinárodných plavbách môžu byť vyňaté z povinnosti mať na palube S-VDR, ak sa takéto lode natrvalo vyradia z prevádzky v priebehu dvoch rokov od dátumu implementácie uvedeného v kapitole V dohovoru SOLAS.

([1]) Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA IV

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

(podľa článku 19 ods. 1)

Ak po udalosti alebo za okolností typu opísaného v článku 17, ktoré sa týkajú lode, príslušný orgán dotknutého členského štátu v rámci medzinárodného práva usúdi, že je potrebné zabrániť vážnemu a bezprostrednému ohrozeniu svojho pobrežia alebo súvisiacich záujmov, bezpečnosti iných lodí a ich posádky a cestujúcich alebo osôb na pobreží, zmenšiť alebo odstrániť toto ohrozenie alebo ochrániť morské prostredie, tento orgán môže:

a) obmedziť pohyb lode alebo jej nariadiť, aby sledovala určitý kurz. Táto požiadavka nemá nijaký vplyv na zodpovednosť kapitána za bezpečné zaobchádzanie s loďou;

b) oficiálne upozorniť kapitána lode, aby skončil s ohrozovaním životného prostredia alebo námornej bezpečnosti;

c) vysadiť na palubu hodnotiacu skupinu, aby posúdila stupeň rizika, pomohla kapitánovi pri náprave situácie a priebežne o tom informovala príslušnú pobrežnú stanicu;

d) v prípade bezprostredného nebezpečenstva prikázať kapitánovi, aby pristál v mieste útočišťa alebo aby loď viedol lodivod alebo aby bola loď odtiahnutá.

V prípade lode odtiahnutej na základe dohody o odťahových alebo záchranných službách sa môžu opatrenia prijaté príslušným orgánom členského štátu podľa písmen a) a d) vzťahovať aj na zapojené spoločnosti poskytujúce pomoc, záchranu a odťahovacie služby.“