Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2002/59/ES

z 27. júna 2002,

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

(Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10)

Zmenená a doplnená:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/17/ES z 23. apríla 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009	L 131	114	28.5.2009
►M3	Smernica Komisie 2011/15/EÚ z 23. februára 2011	L 49	33	24.2.2011
►M4	Smernica Komisie 2014/100/EÚ z 28. októbra 2014	L 308	82	29.10.2014
►M5	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1243 z 20. júna 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2002/59/ES

z 27. júna 2002,

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

Článok 1

Účel

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

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

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

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

2. ►**M1** Pokiaľ nie je ustanovené inak, táto smernica sa nevzťahuje na: ◄

a) vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy a ostatné lode, ktoré vlastní alebo prevádzkuje členský štát a nepoužíva ich na komerčné účely;

b) rybárske lode, tradičné lode a rekreačné plavidlá s dĺžkou menšou než 45 metrov;

▼M1

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

▼B

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

a) ►**M1** „príslušné medzinárodné nástroje“ sú tieto nástroje v ich aktualizovanom znení: ◄

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

▼B

— SOLAS znamená Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori spolu s jeho protokolmi a zmenami a doplneniami,

— Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, 1969,

— Medzinárodný dohovor o opatreniach na šírom mori v prípade nehôd spojených s ropným znečistením, 1969, a jeho protokol z roku 1973 týkajúci sa opatrení na šírom mori v prípadoch znečistenia látkami inými než je ropa,

— Dohovor SAR znamená Medzinárodný dohovor o pátraní a záchrane na mori, 1979,

— ISM Code znamená medzinárodný kódex pre riadenie bezpečnej prevádzky lodí,

— IMDG Code znamená medzinárodný kódex pre prepravu nebezpečného tovaru námornými loďami,

— IBC Code znamená medzinárodný kódex IMO pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich nebezpečné chemikálie ako hromadný tovar,

— IGC Code znamená medzinárodný kódex IMO pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich skvapalnené plyny ako hromadný tovar,

— BC Code znamená kódex IMO pre bezpečnú manipuláciu s pevnými hromadnými nákladmi,

— INF Code znamená kódex IMO pre bezpečnú prepravu vyžarujúceho jadrového paliva, plutónia a vysokorádioaktívnych odpadov vo fľašiach na palubách lodí,

— rezolúcia IMO A.851 (20) znamená rezolúciu Medzinárodnej námornej organizácie 851 (20) nazvanú „Všeobecné princípy pre hlásne systémy lode a požiadavky na hlásenia, vrátane smerníc pre hlásenie udalostí spojených s nebezpečným tovarom, škodlivými látkami a/alebo látkami znečisťujúcimi more“;

▼M1

— „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 útočišťa pre lode“, ktoré potrebujú pomoc;

▼M1

— „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

b) „operátor“ znamená majiteľa alebo správcu lode;

c) „agent“ znamená každú osobu poverenú alebo oprávnenú poskytovať informácie v mene operátora lode;

d) „zasielateľ“ znamená každú osobu, ktorá uzavrela alebo v mene ktorej alebo na ktorej účet sa uzavrela zmluva s dopravcom o preprave tovaru;

e) „spoločnosť“ znamená spoločnosť v zmysle predpisu 1 ods. 2 kapitoly IX dohovoru SOLAS;

f) „loď“ znamená každú námornú loď alebo plavidlo;

g) „nebezpečný tovar“ znamená:

— tovar klasifikovaný v kódexe IMDG,

— nebezpečné kvapalné látky uvedené v kapitole 17 kódexu IBC,

— skvapalnené plyny uvedené v kapitole 19 kódexu IGC,

— tuhé látky uvedené v doplnku B kódexu BC.

Obsahuje aj tovar, na prepravu ktorého boli príslušné nevyhnutné podmienky stanovené v súlade s odsekom 1.1.3 kódexu IBC alebo odseku 1.1.6 kódexu IGC;

h) „znečisťujúci tovar“ znamená:

— surovú ropu definovanú v prílohe I k dohovoru MARPOL,

— kvapalné škodlivé látky definované v prílohe II k dohovoru MARPOL,

— škodlivé látky definované v prílohe III k dohovoru MARPOL;

i) „prepravná jednotka nákladnej dopravy“ znamená cestné nákladné vozidlo, železničný nákladný vagón, kontajner, cestné cisternové vozidlo, železničný vagón alebo pojazdnú cisternu;

▼B

j) „adresa“ znamená meno a komunikačné spojenie, na základe ktorých sa môže v prípade potreby uskutočniť kontakt s operátorom, agentom, prístavným úradom alebo ktoroukoľvek oprávnenou osobou alebo orgánom, ktorý má podrobné informácie o náklade lode;

▼M1

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

▼B

l) „prístavný úrad“ znamená príslušný úrad alebo orgán určený členskými štátmi pre každý prístav na prijímanie a ďalšie odovzdávanie informácií nahlásených podľa tejto smernice;

m) „útočište“ znamená prístav, časť prístavu alebo iné chránené miesto, na ktorom loď stojí alebo kotví, alebo akúkoľvek inú chránenú oblasť určenú členským štátom na pobyt lode v núdzi;

n) „pobrežná stanica“ znamená jedno z týchto zariadení určených členskými štátmi podľa tejto smernice: služby lodnej dopravy, pobrežné zariadenie zodpovedné za povinný hlásny systém schválený IMO alebo orgán zodpovedný za koordináciu pátracích a záchranných činností alebo činností týkajúcich sa boja proti znečisťovaniu mora;

o) „plavebno-prevádzková služba (VTS)“ znamená službu určenú na zvýšenie bezpečnosti a efektívnosti lodnej dopravy a na ochranu životného prostredia, ktorá je schopná interakcie s dopravou a môže reagovať na dopravné situácie vznikajúce v oblasti VTS;

p) „systém určovania trasy lode“ znamená akýkoľvek systém jednej alebo viacerých trás alebo opatrení na určovanie trasy lode zameraný na zníženie rizika nehôd; zahŕňa systémy rozdelenia plavby, obojsmerné trasy, odporúčané dráhy, oblasti, cez ktoré sa neodporúča plávať, príbrežné dopravné zóny, obchádzkové trasy, oblasti, v ktorých je potrebná opatrnosť, a trasy s veľkou hĺbkou vody;

q) „tradičná loď“ znamená všetky druhy historických lodí a ich kópií vrátane tých, ktoré sú určené na propagáciu a podporu tradičných schopností a námorníctva a ktoré spolu slúžia ako kultúrne pamätníky prevádzkované podľa tradičných princípov námorníctva a techniky;

r) „nehoda“ znamená nehodu v zmysle kódexu IMO pre vyšetrovanie námorných nehôd a udalostí;

▼M1

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

▼M1

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 rozoznateľnú 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.

▼B

HLAVA 1

HLÁSENIE A MONITOROVANIE LODE

Článok 4

Oznámenie pred príchodom do prístavu členského štátu

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

a) aspoň dvadsaťštyri hodín vopred alebo

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

c) ak prístav, do ktorého loď pláva, nie je známy alebo sa zmenil počas plavby, len čo sú informácie k dispozícii.

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

Článok 5

Monitorovanie lodí vstupujúcich do oblasti systému povinného hlásenia lodí

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

▼B

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

Článok 6

Používanie automatických identifikačných systémov

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

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

▼M1

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.

▼B

Článok 7

Používanie systémov určovania trasy lode

1. Členské štáty monitorujú a uskutočňujú všetky potrebné a primerané opatrenia, aby zabezpečili, že všetky lode vstupujúce do oblasti systému povinného určovania trasy lode, prijatého IMO podľa nariadenia 10 kapitoly V dohovoru SOLAS, ktoré sú prevádzkované jedným alebo viacerými štátmi, z ktorých aspoň jeden je členským štátom, používali systém v súlade s príslušnými smernicami a kritériami vypracovanými IMO.

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

Článok 8

Monitorovanie zhody lodí s pravidlami plavebno-prevádzkových služieb

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

a) lode vstupujúce do oblasti uplatnenia VTS prevádzkovanej jedným alebo viacerými štátmi, z ktorých je aspoň jeden členským štátom, mimo teritoriálneho mora členského štátu a založenej na smerniciach IMO budú využívať VTS a dodržiavať jej pravidlá;

b) lode plávajúce pod vlajkou členského štátu alebo lode plávajúce do prístavu členského štátu a vstupujúce do oblasti uplatnenia takej VTS mimo teritoriálneho mora členského štátu a založenej na smerniciach IMO budú dodržiavať jej pravidlá VTS;

c) lode plávajúce pod vlajkou tretieho štátu, ktoré neplávajú do prístavu členského štátu a vstupujú do oblasti takej VTS mimo teritoriálneho mora členského štátu, budú dodržiavať pravidlá uvedenej VTS kedykoľvek je to možné. Členské štáty by mali príslušnému vlajkovému štátu hlásiť každé zjavné vážne porušenie uvedených pravidiel v takej oblasti VTS.

Článok 9

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

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

▼B

2. Proces budovania všetkého potrebného vybavenia a pobrežných zariadení nevyhnutných pre implementáciu tejto smernice sa zavŕši do konca roku 2007. Členské štáty zabezpečia, aby bolo primerané vybavenie na výmenu informácií medzi národnými systémami členských štátov v prevádzke najneskôr jeden rok po tom.

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

Článok 10

Systémy zaznamenávania plavebných dát

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

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

▼M2

———————

▼B

HLAVA II

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

▼M1

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;

([1]) Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1.

▼M3

b) pre látky uvedené v prílohe I k dohovoru MARPOL kartu bezpečnostných údajov, ktorá spresňuje fyzikálno-chemické 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);

▼M1

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.

▼B

Článok 13

Hlásenie o nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare prepravovanom na palube

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

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

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

Tento postup musí zabezpečiť prístup príslušného úradu k informáciám uvedeným v prílohe I(3), kedykoľvek je to potrebné. Na tento účel príslušný prístavný úrad uchováva informácie uvedené v prílohe I(3) dostatočne dlho, aby sa mohli využiť v prípade udalosti alebo nehody na mori. Prístavný úrad prijme všetky potrebné opatrenia, aby tieto informácie mohol elektronicky a bez zbytočného odkladu poskytnúť príslušnému úradu na jeho žiadosť 24 hodín denne.

▼B

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

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

Článok 14

Elektronická výmena dát medzi členskými štátmi

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

Komunikačné systémy vytvorené podľa prvého pododseku musia vykazovať tieto vlastnosti:

a) výmena dát musí byť elektronická a musí umožňovať príjem a spracovanie správ oznámených v súlade s článkom 13;

b) systém musí umožňovať prenos informácií 24 hodín denne;

▼M1

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.

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.

▼M1

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.

▼B

HLAVA III

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

Článok 16

Prenos informácií týkajúcich sa niektorých lodí

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

a) lode, ktoré v priebehu plavby:

— sa podieľali na udalostiach alebo nehodách na mori podľa článku 17 alebo

— porušili oznamovacie a ohlasovacie povinnosti uložené touto smernicou alebo

— porušili uplatniteľné pravidlá systémov určovania trasy a služieb VTS, za ktoré zodpovedá členský štát;

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

c) lode, ktorým bol odmietnutý prístup do prístavov členských štátov alebo ktoré boli predmetom hlásenia alebo oznámenia členského štátu v súlade s prílohou I-1 smernice Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom prístavnom dozore ([1]);

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

▼M1

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.

▼B

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

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

Článok 17

Hlásenie udalostí a nehôd na mori

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

a) každú udalosť alebo nehodu, ktorá má vplyv na bezpečnosť lode, ako sú zrážky, nabehnutie na dno, poškodenie, poruchy a havárie, zaplavenie alebo posun nákladu, všetky závady v trupe alebo stavebné závady;

b) každú udalosť alebo nehodu, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lodí, ako sú poruchy, ktoré môžu ovplyvniť manévrovateľnosť alebo plavebnú spôsobilosť, alebo všetky poruchy ovplyvňujúce pohonný systém alebo kormidlové zariadenie, výrobu elektrického prúdu, navigačné alebo komunikačné vybavenie;

c) každú situáciu, ktorá môže viesť k znečisteniu vôd alebo pobrežia členského štátu, ako je vypustenie alebo hrozba vypustenia znečisťujúcich látok do mora;

d) všetky spozorované plávajúce škvrny na mori spôsobené znečisťujúcimi látkami a kontajnermi alebo obalmi.

▼B

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

Článok 18

Opatrenia v prípade výnimočne zlého počasia

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

a) mali by, ak je to možné, poskytnúť kapitánovi lode, ktorá je v príslušnej prístavnej oblasti a zamýšľa vstúpiť do prístavu alebo ho opustiť, úplné informácie o stave na mori, o poveternostných podmienkach a, keď je to významné a možné, o nebezpečenstve, ktoré hrozí jeho/jej lodi, nákladu, posádke a cestujúcim;

b) môžu bez toho, aby bola dotknutá povinnosť pomôcť lodi v núdzi a v súlade s článkom 20, prijať iné primerané opatrenia, ktoré môžu zahŕňať odporúčanie alebo zákaz buď pre jednotlivú loď, alebo pre lode všeobecne, týkajúci sa buď opustenia prístavu v dotknutých oblastiach, kým sa nezistí, že už naďalej neexistuje riziko pre ľudský život, alebo životné prostredie;

c) prijmú všetky primerané opatrenia, aby čo možno najviac obmedzili alebo, ak je to nevyhnutné, zakázali plnenie zásobníkov lode palivom vo svojich teritoriálnych vodách.

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

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

▼M1

Článok 18a

Opatrenia v prípade rizík vyplývajúcich z prítomnosti ľadu

1. Ak príslušné úrady usúdia, že vzhľadom na stav ľadových krýh 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

▼M1

opustiť, vhodné informácie o stave ľadových krýh, 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 spĺňala požiadavky na odolnosť a výkonnosť zodpovedajúce stavu ľadových krýh v dotknutej oblasti.

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

▼B

Článok 19

Opatrenia týkajúce sa udalostí alebo nehôd na mori

1. V prípade udalostí alebo nehôd na mori uvedených v článku 17 prijmú členské štáty všetky primerané opatrenia v súlade s medzinárodným právom, ak je to potrebné pre bezpečnosť plavby a osôb a na ochranu morského a pobrežného životného prostredia.

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

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

▼M1

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

▼B

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

▼M1

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.

▼M1

Článok 20

Príslušný úrad na prijímanie lodí, ktoré potrebujú pomoc

1. Členský štát určí jeden alebo viac príslušných úradov, ktoré majú počas záchrannej 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.

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 útočišťa a následný postup;

b) označenie úradu príslušného na vyhodnotenie situácie a rozhodnutie o prijatí alebo odmietnutí lode, ktorá potrebuje pomoc, v mieste útočišťa;

c) informácie o pobreží členských štátov a o všetkých prvkoch, ktoré umožnia predbežné vyhodnotenie a rýchle rozhodnutie o mieste útočišťa 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 útočišťa;

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 útočišťa.

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 útočišťa a zodpovedných za následný postup.

▼M1

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 útočišťa po predchádzajúcom vyhodnotení situácie, ktoré sa uskutočňuje na základe plánov uvedených v článku 20a. Úrad alebo úrady zabezpečia, aby bola loď prijatá do miesta útočišťa, 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 ([1]), 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 útočišťa.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, členský štát môže pri prijatí lode do miesta útočišťa 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.

([1]) Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 128.

▼B

Článok 21

Informácie o príslušných stranách

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

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

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

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

HLAVA IV

SPRIEVODNÉ OPATRENIA

Článok 22

Určenie a zverejnenie zoznamu príslušných orgánov

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

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

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

▼M1

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.

▼M1

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.

▼B

Článok 23

Spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou

Členské štáty a Komisia spolupracujú, aby dosiahli tieto ciele:

a) optimálne využívanie informácií oznámených podľa tejto smernice, najmä vybudovanie primeraných telematických spojení medzi pobrežnými stanicami a prístavnými úradmi z hľadiska výmeny dát týkajúcich sa pohybu lodí, ich predpokladaných časov príchodu do prístavov a ich nákladu;

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

▼M1

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

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

▼M1

e) zabezpečenie prepojenia a interoperability národných systémov používaných na riadenie informácií uvedených v prílohe I a rozvoj a aktualizáciu SafeSeaNet.

▼M1

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.

Článok 24

Dôvernosť informácií

1. Členské štáty prijmú 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.

▼B

Článok 25

Monitorovanie implementácie tejto smernice a sankcie

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

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

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

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

▼B

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

Článok 26

Hodnotenie

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

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

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

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

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

▼M5

Článok 27

Zmeny

1. Komisia je v rozsahu pôsobnosti tejto smernice vymedzenom v článku 2 splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27a, ktorými sa menia odkazy na nástroje Únie a nástroje Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), vymedzenia pojmov uvedené v článku 3 a prílohy s cieľom zosúladiť ich s ustanoveniami práva Únie alebo medzinárodného práva, ktoré boli prijaté, zmenené alebo nadobudli účinnosť, resp. platnosť.

2. Komisia je v rozsahu pôsobnosti tejto smernice vymedzenom v článku 2 splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27a, ktorými sa menia prílohy I, III a IV s cieľom prispôsobiť ich technickému pokroku a skúsenostiam získaným v súvislosti s touto smernicou.

▼M5

Článok 27a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 27 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 26. júla 2019. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 27 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([1]).

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 27 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

▼B

Článok 29

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

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

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

([1]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼B

Článok 30

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

Článok 31

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

Článok 32

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼B

PRÍLOHA I

ZOZNAM INFORMÁCIÍ, KTORÉ SA MAJÚ OZNÁMIŤ

1. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 4 - Všeobecné informácie:**

   a) identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);

   b) prístav určenia;

   c) predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo na stanovište lodivoda, podľa požiadavky príslušného úradu, a predpokladaný čas odchodu z uvedeného prístavu;

   d) celkový počet osôb na palube.

2. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 12 - Informácie o náklade:**

   a) správne technické názvy nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru, čísla Spojených národov (UN), ak existujú, rizikové triedy IMO v súlade s kódexmi IMDG, IBC a IGC a prípadne požadovaná trieda lode potrebná pre INF náklad definovaná v predpise VII/14.2, množstvá takého tovaru a, ak sú prepravované v prepravných jednotkách nákladnej dopravy iných než sú cisterny, ich identifikačné číslo;

   b) adresy, z ktorých sa môžu získať podrobné informácie o náklade.

3. **Informácie, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 13:**

   A. Všeobecné informácie:

      a) identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI);

      b) prístav určenia;

      c) u lodí opúšťajúcich prístav v členskom štáte predpokladaný čas odchodu z prístavu vyplávania alebo zo stanovišťa lodivoda, podľa požiadavky príslušného úradu, a predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia;

      d) u lodí prichádzajúcich z prístavu umiestneného mimo spoločenstva a plávajúcich do prístavu v členskom štáte predpokladaný čas príchodu do prístavu určenia alebo na stanovište lodivoda, podľa požiadaviek príslušného úradu;

      e) celkový počet osôb na palube.

   B. Informácie o náklade:

      a) správne technické názvy nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru, čísla Spojených národov (UN), ak existujú, rizikové triedy IMO v súlade s kódexmi IMDG, IBC a IGC a prípadne trieda lode v zmysle kódexu INF, množstvá takého tovaru a ich umiestnenie na palube a, ak sú prepravované v prepravných jednotkách nákladnej dopravy iných než sú cisterny, ich identifikačné číslo,

      b) potvrdenie o tom, že na palube je zoznam alebo vyhlásenie alebo príslušný nakladací plán, v ktorom sú uvedené údaje o prepravovanom nebezpečnom alebo znečisťujúcom tovare a o jeho umiestnení na lodi,

      c) adresy, z ktorých sa môžu získať podrobné informácie o náklade.

▼B

4. **Informácie uvedené v článku 5:**

— A. identifikácia lode (meno, volací znak, identifikačné číslo IMO alebo číslo MMSI),

— B. dátum a čas,

— C. alebo D. poloha v stupňoch zemepisnej šírky a dĺžky alebo skutočné zameranie a vzdialenosť od zreteľne identifikovaného orientačného bodu v námorných míľach,

— E. kurz,

— F. rýchlosť,

— I. prístav určenia a predpokladaný čas príchodu,

— P. náklad a, ak je na palube nebezpečný tovar, množstvo a trieda IMO,

— T. adresa na oznámenie informácií o náklade,

— W. celkový počet osôb na palube,

▼M1

— X. Rôzne:

— charakteristiky a predpokladané množstvo paliva v zásobníkoch pre lode s hrubou priestornosťou viac ako 1 000 ton,

— navigačná situácia.

▼B

5. Kapitán lode musí ihneď informovať príslušný úrad alebo zodpovedný prístavný úrad o každej zmene informácií oznámených podľa tejto prílohy.

▼M3

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.

▼M3

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.

▼M4

PRÍLOHA III

ELEKTRONICKÉ SPRÁVY A SYSTÉM ÚNIE NA VÝMENU NÁMORNÝCH INFORMÁCIÍ (SAFESEANET)

1. **Celková koncepcia a architektúra**

Systém Únie na výmenu námorných informácií SafeSeaNet umožňuje prijímanie, ukladanie, vyhľadávanie a výmenu informácií na účely námornej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany prístavov a námornej dopravy, ochrany morského životného prostredia a efektívnosti námornej premávky a námornej dopravy.

SafeSeaNet je špecializovaný systém zriadený s cieľom umožniť výmenu informácií v elektronickom formáte medzi členskými štátmi a poskytnúť Komisii a členským štátom relevantné informácie v súlade s právnymi predpismi Únie. Pozostáva zo siete národných systémov SafeSeaNet v členských štátoch a centrálneho systému SafeSeaNet, ktorý plní úlohu uzlového bodu.

Sieť Únie na výmenu námorných informácií prepája všetky národné systémy SafeSeaNet zriadené v súlade s touto smernicou a zahŕňa centrálny systém SafeSeaNet.

2. **Riadenie, prevádzka, vývoj a údržba**

2.1. *Povinnosti*

2.1.1. Národné systémy SafeSeaNet

Členské štáty vytvoria a udržiavajú národné systémy SafeSeaNet, ktoré umožňujú výmenu námorných informácií medzi autorizovanými používateľmi, a to pod dohľadom príslušného vnútroštátneho orgánu.

Príslušný vnútroštátny orgán je zodpovedný za riadenie národného systému, čo zahŕňa koordináciu používateľov a poskytovateľov údajov na vnútroštátnej úrovni, ako aj zabezpečenie toho, že sa určia UN LOCODES a že sa zriadi a udržiava potrebná vnútroštátna IT infraštruktúra a postupy opísané v kontrolnom dokumente o rozhraní a funkciách, ktorý je uvedený v bode 2.3.

Národný systém SafeSeaNet umožňuje vzájomné prepojenie oprávnených používateľov pod dohľadom príslušného vnútroštátneho orgánu a môže byť sprístupnený pre identifikované subjekty lodnej dopravy (vlastníkov lodí, agentov, kapitánov, zasielateľov a iných), ak sú na to oprávnené príslušným vnútroštátnym orgánom, a to najmä na účely uľahčenia elektronického podávania a prijímania správ v súlade s právnymi predpismi Únie.

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 dohľad nad ním, zatiaľ čo Európska námorná bezpečnostná 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 a dokumentáciu systému SafeSeaNet,

— vývoj, prevádzku a integráciu elektronických správ a údajov, ako aj údržbu rozhraní s centrálnym systémom SafeSeaNet vrátane údajov automatických identifikačných systémov získaných prostredníctvom satelitov, ako aj s rôznymi informačnými systémami uvedenými v tejto smernici a podľa bodu 3.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

▼M4

Centrálny systém SafeSeaNet zabezpečuje ako uzlový bod vzájomné prepojenie všetkých národných systémov SafeSeaNet a vytvára potrebnú IT infraštruktúru a postupy opísané v kontrolnom dokumente o rozhraní a funkciách uvedenom v bode 2.3.

2.2. *Zásady riadenia*

Komisia zriadi riadiacu skupinu na vysokej úrovni, ktorá prijme svoj rokovací poriadok a ktorá sa skladá zo zástupcov členských štátov a Komisie, s cieľom:

— predkladať odporúčania s cieľom zlepšiť účinnosť a bezpečnosť systému,

— vhodným spôsobom usmerňovať vývoj systému,

— pomáhať Komisii pri preskúmaní výkonnosti systému,

— vhodným spôsobom usmerňovať vývoj interoperabilnej platformy na výmenu údajov, ktorá združuje informácie zo systému SafeSeaNet s informáciami z iných informačných systémov uvedených v bode 3,

— schváliť kontrolný dokument o rozhraní a funkciách uvedený v bode 2.3 a všetky jeho zmeny,

— prijať usmernenia na zber a šírenie informácií prostredníctvom systému SafeSeaNet vzťahujúce sa na príslušné orgány určené členskými štátmi na vykonávanie príslušných úloh podľa tejto smernice,

— udržiavať kontakt s inými príslušnými pracovnými fórami, najmä skupinou pre zjednodušenie námorných administratívnych postupov a elektronické informačné služby.

2.3. *Kontrolný dokument o rozhraní a funkciách a technická dokumentácia*

Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi vypracuje a vedie kontrolný dokument o rozhraní a funkciách (interface and functionalities control document, IFCD).

IFCD obsahuje podrobné údaje o požiadavkách na výkon a o postupoch uplatniteľných na vnútroštátne a centrálne prvky systému SafeSeaNet zameraných na zabezpečenie súladu s príslušnými právnymi predpismi Únie.

IFCD obsahuje pravidlá vzťahujúce sa na:

— usmernenia pre prístupové práva pre riadenie kvality údajov,

— integráciu údajov, ako sa uvádza v bode 3, a ich šírenie prostredníctvom systému SafeSeaNet,

— prevádzkové postupy pre agentúru a členské štáty, v ktorých sa vymedzujú kontrolné mechanizmy pre kvalitu údajov v systéme SafeSeaNet,

— bezpečnostné špecifikácie pre prenos a výmenu údajov a

— archivovanie informácií na vnútroštátnej 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 systému SafeSeaNet, ako sú normy pre formát výmeny údajov, interoperabilita s inými systémami a aplikáciami, príručky používateľa, bezpečnostné špecifikácie siete a referenčné databázy využívané na podporu povinnosti podávať správy, vypracuje a vedie agentúra v spolupráci s členskými štátmi.

▼M4

3. **Výmena a zdieľanie údajov**

Systém musí používať priemyselné štandardy a musí byť schopný komunikovať s verejnými a súkromnými systémami používanými na tvorbu, poskytovanie alebo prijímanie informácií v rámci systému SafeSeaNet.

Komisia a členské štáty spolupracujú pri preskúmaní uskutočniteľnosti a vývoja funkcií, ktoré v rámci možností zabezpečia, aby poskytovatelia údajov vrátane kapitánov, vlastníkov, agentov, operátorov, zasielateľov a príslušných orgánov nemuseli predkladať informácie viackrát, pričom náležitým spôsobom zohľadnia povinnosti stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ ([1]) a v ďalších príslušných právnych predpisoch Únie. Členské štáty zabezpečia, aby predkladané informácie boli k dispozícii na použitie vo všetkých príslušných systémoch ohlasovania, oznamovacích systémoch, systémoch na zdieľanie informácií a monitorovacích a informačných systémoch pre lodnú dopravu.

Členské štáty vyvinú a prevádzkujú potrebné rozhrania na automatický prenos údajov elektronickou cestou do systému SafeSeaNet.

Centrálny systém SafeSeaNet sa používa na šírenie elektronických správ a údajov vymieňaných alebo zdieľaných v súlade s touto smernicou a príslušnými právnymi predpismi Únie, okrem iného:

— smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu ([2]), pokiaľ ide o jej článok 12 ods. 3,

— smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia vrátanie trestných sankcií za trestné činy v oblasti znečistenia ([3]), pokiaľ ide o jej článok 10,

— smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole ([4]), pokiaľ ide o jej článok 24,

— smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ, pokiaľ sa uplatňuje jej článok 6.

Prevádzkou systému SafeSeaNet by sa malo uľahčiť zriadenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok.

V prípade, že medzinárodné pravidlá dovoľujú presmerovanie informácií z identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť týkajúcich sa plavidiel tretích krajín, siete SafeSeaNet sa použijú na šírenie informácií z identifikácie a sledovania lodí na veľkú vzdialenosť prijatých v súlade s článkom 6b tejto smernice medzi členskými štátmi, a to s dodržaním primeranej úrovne bezpečnosti.

4. **Bezpečnosť a prístupové práva**

Centrálny systém SafeSeaNet a národné systémy SafeSeaNet musia spĺňať požiadavky stanovené v tejto smernici týkajúce sa dôvernosti informácií, ako aj zásady bezpečnosti a špecifikácie uvedené v IFCD, najmä pokiaľ ide o prístupové práva.

Členské štáty identifikujú všetkých používateľov, ktorým pridelia rolu a súbor prístupových práv v súlade s IFCD.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1.
([2]) Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.
([3]) Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 11.
([4]) Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

▼M3

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.