2024/3099

16.12.2024

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/3099

ze dne 27. listopadu 2024,

kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ([3]) stanoví pravidla pro systém inspekcí prováděných v rámci státní přístavní inspekce, podle nichž jsou u způsobilých lodí vplouvajících do přístavů v Unii prováděny inspekce ke kontrole toho, zda jsou způsobilost posádky na palubě a stav lodě a jejího vybavení v souladu s požadavky mezinárodních úmluv o bezpečnosti lidského života na moři, o ochraně mořského životního prostředí a o životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek.

(2) Směrnice 2009/16/ES vychází z již existující dobrovolné dohody v rámci Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného dne 26. ledna 1982, (dále jen „Pařížské memorandum“) a z pojmů sdílené inspekční zátěže, výběru lodí pro inspekce na základě rizika, harmonizovaných inspekcí a sdílení výsledků inspekcí.

(3) Od vstupu směrnice 2009/16/ES v platnost došlo ke změnám v mezinárodním regulačním prostředí, zejména v Pařížském memorandu a v Mezinárodní námořní organizaci (IMO), a k technologickému vývoji. Tyto změny, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2009/16/ES, by měly být zohledněny.

(4) Od roku 2011 bylo členskými státy ratifikováno a vstoupilo v platnost několik mezinárodních úmluv. Jedná se o Mezinárodní úmluvu o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi, přijatou dne 13. února 2004 (dále jen „úmluva BWM“), a Nairobskou mezinárodní úmluvu o odstraňování vraků lodí, přijatou dne 18. května 2007 (dále jen „Nairobská úmluva“). Tyto mezinárodní úmluvy by tedy měly být zařazeny na seznam úmluv, na které se vztahuje směrnice 2009/16/ES, aby mohly být prosazovány v rámci systému státní přístavní inspekce.

(5) Aby bylo možné zavést aktuální a harmonizovaný systém státní přístavní inspekce, je nutné mít k dispozici rychlejší způsob aktualizace seznamu mezinárodních úmluv prosazovaných státní přístavní inspekcí, aniž by bylo nutné měnit směrnici 2009/16/ES v celém jejím rozsahu. Jakmile tedy bude u určité mezinárodní úmluvy dosaženo dohodnuté úrovně ratifikace, a daná úmluva tak vstoupí v platnost, a poté, co ji signatářské státy Pařížského memoranda přijmou jako relevantní právní nástroj, by měla Komise seznam úmluv uvedený ve směrnici 2009/16/ES aktualizovat.

([1]) Úř. věst. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2024 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 18. listopadu 2024.
([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

(6) Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí, přijatá dne 15. května 2009 (dále jen „Hongkongská úmluva“), vstoupí v platnost dnem 26. června 2025. Směrnice 2009/16/ES by proto měla zajistit prosazování této úmluvy.

(7) Mezinárodní dohody a úmluvy v oblasti rybolovu, jako jsou Dohoda z Kapského Města z roku 2012 o provedení ustanovení protokolu z roku 1993 týkajícího se Mezinárodní úmluvy z Torremolinos o bezpečnosti rybářských plavidel z roku 1977 (dále jen „dohoda z Kapského Města“), Úmluva Mezinárodní organizace práce č. 188 o práci v odvětví rybolovu z roku 2007 a Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby pracovníků na rybářských plavidlech z roku 1995 (úmluva STCW-F), mohou zvýšit bezpečnost rybářských plavidel a zlepšit pracovní a životní podmínky rybářů na palubě a vytvořit v tomto odvětví rovnější podmínky na mezinárodní úrovni.

(8) Většina rybářských plavidel v Unii se kvůli své malé velikosti pohybuje v teritoriálních vodách a není pravděpodobné, že budou podléhat inspekcím v zahraničních přístavech. To znamená, že pohybovat se v mezinárodních vodách a vplouvat do přístavů v jiných zemích, než kde jsou registrována, a tedy podléhat státní přístavní inspekci, budou zpravidla pravděpodobně pouze větší rybářská plavidla o délce 24 metrů a více, počítáno jako délka definovaná v dohodě z Kapského Města, což jsou rovněž rybářská plavidla, na která se nejčastěji vztahují mezinárodní úmluvy. Vzhledem k tomu, že se většina mezinárodních úmluv vztahujících se na větší rybářská plavidla liší od těch, které jsou v současné době prosazovány prostřednictvím státní přístavní inspekce, a s cílem zabránit nežádoucím vedlejším účinkům na stávající systém státní přístavní inspekce by pro rybářská plavidla měl být zaveden paralelní a samostatný systém státní přístavní inspekce.

(9) Vzhledem ke způsobu rybolovu však tato větší rybářská plavidla nepřiplouvají do všech členských států. Pro ty členské státy, které si takové inspekce přejí provádět, by tedy měl být zaveden dobrovolný systém, který je ke stávajícímu režimu státní přístavní inspekce paralelní a ve vztahu k němu samostatný, aby byla zajištěna flexibilita způsobu, jakým jsou normy státní přístavní inspekce vypracovávány. Takový systém státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla o délce 24 metrů a více tak mohou členské státy, signatářské státy Pařížského memoranda a Komise organicky rozvíjet, aniž by jej začlenily do stávajícího Pařížského memoranda, s cílem posílit spolupráci v oblasti státní přístavní inspekce v přístavech Unie, které tato plavidla přijímají, a zvýšit bezpečnost v odvětví rybolovu, včetně zdraví a bezpečnosti rybářů na palubě. Za tímto účelem by měl být pro stávající inspekční databázi vyvinut samostatný modul. Takový dobrovolný systém by mohl členským státům pomoci v souvislosti s postupem ratifikace dohody z Kapského Města a s přípravou na její vstup v platnost, jak k tomu členské státy zmocnilo rozhodnutí Rady 2014/195/EU ([4]), s cílem zavést nejvyšší možné bezpečnostní normy pro větší rybářská plavidla.

(10) Mechanismus spravedlivého podílu zajišťuje rozdělení inspekční zátěže mezi signatářskými státy Pařížského memoranda. Každému signatářskému státu je přidělen určitý počet inspekcí. Tento počet představuje jeho inspekční závazek neboli „spravedlivý podíl“ inspekcí, které má každý rok provést. Způsobilost lodě pro inspekci je určena především délkou času od poslední inspekce ve spojení s rizikovým profilem lodě, který stanoví intervaly mezi inspekcemi a rozsah inspekcí. U lodí s prioritou II inspekce být provedena může, zatímco u lodí s prioritou I musí.

(11) Členské státy by měly mít povoleno určitý počet „prioritních“ inspekcí neprovést, aniž by to mělo dopad na splnění jejich inspekčního závazku. V některých členských státech může být počet prioritních lodí, které skutečně vplouvají do jejich přístavů v daném roce, buď vyšší, nebo nižší než přidělený inspekční závazek. Bylo zjištěno, že alternativní způsob dodržování mechanismu spravedlivého podílu pro tyto (přetížené nebo nevytížené) členské státy je nepružný, a proto je nezbytné sladit dotčená ustanovení s ustanoveními Pařížského memoranda.

(12) Členské státy mají rovněž možnost inspekce lodí za určitých okolností odložit za podmínky, že daná loď bude podrobena inspekci v následujícím přístavu určení, nebo do 15 dnů. Tato možnost by měla být upravena tak, aby ji mohly využívat všechny členské státy. U některých kategorií lodí, které jsou považovány za rizikovější, a které jsou proto způsobilé pro rozšířenou inspekci, je nutné oznámit předpokládaný čas vplutí do přístavu 72 hodin před připlutím. Po několika letech byl však učiněn závěr, že tato povinnost je pro provozovatele příliš zatěžující a nepřináší žádnou přidanou hodnotu, protože informace o předpokládaném času vplutí jsou již vnitrostátním orgánům snadněji dostupné v databázi THETIS. Na základě toho Pařížské memorandum povinnost oznámení před připlutím zrušilo, a směrnice 2009/16/ES by s ní proto měla být sladěna.

([4]) Rozhodnutí Rady 2014/195/EU ze dne 17. února 2014, kterým se členské státy zmocňují k podpisu, ratifikaci nebo přistoupení k Dohodě z Kapského Města z roku 2012 o provedení ustanovení protokolu z Torremolinos z roku 1993 týkajícího se Mezinárodní úmluvy z Torremolinos o bezpečnosti rybářských plavidel z roku 1977 (Úř. věst. L 106, 9.4.2014, s. 4).

(13) Za běžných okolností nejsou inspekce lodí s prioritou II povinné, nýbrž volitelné. Je však třeba, aby členské státy, které nezaznamenají počet vplutí lodí způsobilých pro inspekci dostatečný k tomu, aby splnily svůj roční závazek, podrobily inspekci lodě s prioritou II za účelem splnění tohoto svého závazku. Vzhledem k tomu, že se uvedené inspekce stávají pro tyto členské státy fakticky povinnými, může být zapotřebí větší flexibility pro inspekce lodí s prioritou II, zejména ve vztahu k těmto členským státům. Těmto členským státům by proto mělo být umožněno, aby uvedené inspekce odložily, pokud to odůvodní.

(14) Není-li inspekce provedena v důsledku mimořádných a nepředvídaných okolností, které provedení inspekce znemožnily, jako je přírodní katastrofa, pandemie, mimořádná situace v oblasti veřejného zdraví nebo teroristický útok, neměla by se započítat jako neprovedená inspekce. Tyto okolnosti by měly být řádně odůvodněny a oznámeny Komisi.

(15) Bezpečnostní profil lodí vplouvajících do přístavů Unie se za posledních deset let zlepšil, a to navzdory nárůstu počtu plavidel vplouvajících do přístavů Unie, včetně námořní dopravy zboží na krátké vzdálenosti mezi hlavními přístavy v členských státech a přístavy, jež se geograficky nacházejí v Evropě nebo v mimoevropských zemích ve Středozemním a Černém moři. Státní přístavní inspekce jsou stále častěji využívány k prosazování právních předpisů v oblasti životního prostředí, například v souvislosti s emisemi síry nebo bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklací lodí. V tomto ohledu by Unie v souladu se svými závazky týkajícími se ochrany mořského životního prostředí měla i nadále uplatňovat své vedoucí postavení v odvětví, které je regulováno na evropské i na mezinárodní úrovni. Rizikový profil lodě vytvořený před rokem 2009 však měl jiné priority a není plně přizpůsoben tomu, aby se inspekční úsilí mohlo zaměřovat na plavidla s nejnižší environmentální výkonností. Proto by měl být aktualizován tak, aby zohledňoval otázky životního prostředí tím, že bude přikládat větší význam environmentální výkonnosti lodí.

(16) Poté, co IMO dokončí revizi svého ukazatele uhlíkové náročnosti (CII), by Komise měla posoudit, zda je vhodné tento CII používat jako environmentální parametr pro určení rizikového profilu lodě podle směrnice 2009/16/ES, a zvážit případný legislativní návrh.

(17) V rámci Pařížského memoranda byla v roce 2019 přijata nová metodika, která jako alternativu k bílé, šedé a černé listině států vlajky stanovila seznamy týkající se vysoké, střední a nízké výkonnosti. Při přijímání příslušných prováděcích aktů by měla být této metodice, která stanoví kategorizaci států vlajky, věnována zvláštní pozornost. Provedení této metodiky na základě této směrnice by mělo zajistit spravedlnost, zejména ve vztahu ke způsobu, jakým se nakládá se státy vlajky s malými flotilami.

(18) Úředníci státní přístavní inspekce potřebují dostatek času na přípravu a provádění inspekcí, a proto je důležité jim ho zajistit. To je obzvláště důležité v případě rozšířených inspekcí a v případě inspekcí plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících v liniové dopravě, při kterých je možno posuzovat provoz plavidla.

(19) Vzhledem k rozsahu rozšířených inspekcí by je měli provádět alespoň dva inspektoři státní přístavní inspekce. Pokud to není možné z objektivních důvodů, jako jsou specifika daného přístavu (omezený počet pracovníků, problémy s dostupností), protože oznámení o připlutí bylo podáno s příliš malým předstihem nebo protože je rozšířená inspekce nutná z důvodu neočekávaných nebo prvořadých faktorů, měly by být tyto důvody řádně zaznamenány.

(20) Digitalizace je základním prvkem technologického pokroku v oblasti shromažďování a předávání údajů, s cílem přispívat k úspoře nákladů a účinnému využívání lidských zdrojů. Počet lodí, které mají v současné době elektronická osvědčení, narůstá a očekává se, že se bude zvyšovat. Účinnost státní přístavní inspekce by se proto měla zvýšit větším využíváním elektronických osvědčení, která umožní provádění lépe připravených inspekcí více zaměřených na lodě.

(21) Státní přístavní inspekce se stává stále složitější, protože přibývají nové požadavky na inspekce, ať už podle práva Unie nebo ze strany IMO, což svědčí o úzké provázanosti mezi aspekty týkajícími se zdraví, bezpečnosti, ochrany a sociální oblasti. Proto je třeba zajistit prohlubování dovedností a změnu kvalifikace úředníků státní přístavní inspekce a neustále rozvíjet jejich odbornou přípravu. To příslušným orgánům států přístavu umožní ověřovat dodržování platných mezinárodních úmluv o námořní bezpečnosti a ochraně, ochraně mořského životního prostředí a o životních a pracovních podmínkách na lodích vplouvajících do jejich přístavů. Při provádění těchto

monitorovacích činností nemá stát přístavu zasahovat do pravomocí státu vlajky, jak jsou stanoveny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU ([5]).

(22) Správní orgány států vlajky z řad členských států jsou v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ([6]) povinny zavést systém řízení kvality, který by členským státům pomohl dále zlepšovat jejich výkonnost jako států vlajky a zajistil pro všechny správní orgány rovné podmínky. Podobný požadavek na správní orgány státní přístavní inspekce by měl členským státům umožnit prokázat, že organizace, politiky, procesy, zdroje a dokumentace těchto správních orgánů jsou vhodné pro dosažení cílů této směrnice. S cílem zajistit, aby měly členské státy dostatek času na provedení tohoto požadavku, by certifikace tohoto systému řízení kvality měla být sladěna s obvyklým intervalem pro audit systému, který již existuje podle směrnice 2009/21/ES.

(23) S cílem umožnit aktualizaci uplatňování směrnice 2009/16/ES tak, aby členské státy mohly plnit své závazky podle mezinárodního práva v souladu s uvedenou směrnicí, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o aktualizaci úmluv v oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES a změnu seznamu postupů a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce, které byly přijaty v rámci Pařížského memoranda. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([7]). Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(24) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění ustanovení směrnice 2009/16/ES týkajících se seznamu úmluv spadajících do její oblasti působnosti, podmínek pro uplatňování přílohy VII o rozšířené inspekci, jednotného souboru pokynů a postupů týkajících se bezpečnosti a ochrany, jakož i požadavků na elektronická osvědčení, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([8]).

(25) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv členských států Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA) za účelem monitorování provádění směrnice 2009/16/ES by Komise měla provádění uvedené směrnice poprvé vyhodnotit nejpozději do pěti let ode dne provedení této pozměňující směrnice ve vnitrostátním právu a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování veškerých informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné. Následující hodnocení by měla probíhat v pětiletých odstupech.

(26) Jelikož cílů této směrnice nemůže být vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu síťových účinků, budou-li členské státy jednat společně, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(27) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy by pravidlo de minimis mělo těmto členským státům umožnit odchýlit se od povinnosti provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu a uplatňovat ji, pokud splňují určitá kritéria.

(28) Směrnice 2009/16/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU ze dne 20. listopadu 2013 o některých povinnostech státu vlajky ohledně souladu s Úmluvou o práci na moři z roku 2006 a jejího prosazování (Úř. věst. L 329, 10.12.2013, s. 1).

([6]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

([7]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

1) V článku 2 se první pododstavec mění takto:

a) bod 1 se mění takto:

i) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (dále jen ‚úmluva STCW‘);“

ii) doplňují se nová písmena, která znějí:

„l) Mezinárodní úmluva o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi z roku 2004 (dále jen ‚úmluva BWM‘);

m) Nairobská mezinárodní úmluva o odstraňování vraků lodí z roku 2007 (dále jen ‚Nairobská úmluva‘);

n) Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 (dále jen ‚Hongkongská úmluva‘);“

b) bod 3 se zrušuje;

c) vkládá se nový bod, který zní:

„8a) ‚inspekcí‘ ověření stavu lodě, jejího vybavení a posádky na základě platných úmluv a prováděné inspektorem. Inspekcí není prohlídka za účelem vystavení, potvrzení nebo obnovení zákonných osvědčení a následná zpráva o inspekci předložená veliteli lodě není osvědčením;“

d) body 11, 12 a 13 se nahrazují tímto:

„11) ‚počáteční inspekcí‘ inspekce na palubě lodě prováděná inspektorem, která zahrnuje přinejmenším kontroly požadované podle čl. 13 odst. 1;

12) ‚podrobnou inspekcí‘ inspekce, která zahrnuje prvky počáteční inspekce a při níž jsou loď a její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části za okolností vymezených v čl. 13 odst. 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu;

13) ‚rozšířenou inspekcí‘ inspekce, která zahrnuje přinejmenším položky uvedené v příloze VII a prvky počáteční inspekce. Rozšířená inspekce může zahrnovat podrobnou inspekci, jsou-li k tomu zjevné důvody v souladu s čl. 13 odst. 3;“

e) bod 20 se nahrazuje tímto:

„20) ‚zákonným osvědčením‘ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s platnými úmluvami;“.

2) Článek 3 se mění takto:

a) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Při inspekci lodě plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy, členské státy zajistí, aby zacházení s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než zacházení s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy. Tato loď se podrobí podrobné inspekci v souladu s postupy stanovenými podle Pařížského memoranda. Loď plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy CLC 92, úmluvy BUNKERS 2001

nebo Nairobské úmluvy, však automaticky nepodléhá podrobné inspekci, pokud tato loď uchovává na palubě příslušné osvědčení vydané státem, který je smluvní stranou těchto úmluv, a inspektor provádějící inspekci rozhodne, že je podrobná inspekce zbytečná. Toto rozhodnutí a jeho důvody se zaznamenají do inspekční databáze.

4. Rybářská plavidla o délce menší než 24 metrů, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou z oblasti působnosti této směrnice vyňaty. Pro účely této směrnice se délka rybářského plavidla určuje v souladu s Dohodou z Kapského Města z roku 2012 o provedení ustanovení protokolu z roku 1993 týkajícího se Mezinárodní úmluvy z Torremolinos o bezpečnosti rybářských plavidel z roku 1977.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„4a. Členské státy mohou v rámci státní přístavní inspekce provádět inspekce rybářských plavidel o délce 24 metrů a více. Komise může ve spolupráci se signatářskými státy Pařížského memoranda přijmout pokyny, kterými se stanoví podrobná pravidla takového paralelního a samostatného zvláštního režimu státní přístavní inspekce pro tato rybářská plavidla.“

3) V článku 5 se vkládá nový odstavec, který zní:

„2a. Inspekce lodí prováděné členským státem, které překračují roční inspekční závazek tohoto členského státu o 20 % nebo více, se při výpočtu ročních inspekčních závazků smluvních stran Pařížského memoranda nezohlední.“

4) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„*Článek 6*

Podrobná pravidla pro dodržování inspekčního závazku

1. Na členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), se nicméně hledí jako na členský stát, který tento požadavek splnil, nepřesahují-li tyto neprovedené inspekce 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť bez ohledu na jejich rizikový profil.

2. Bez ohledu na procentní hodnotu neprovedených inspekcí uvedenou v odstavci 1 členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v Unii zřídka.

3. Bez ohledu na procentní hodnotu neprovedených inspekcí uvedenou v odstavci 1 pro lodě s prioritou I vplouvající do kotvišť členské státy upřednostní inspekce lodí s vysokým rizikovým profilem, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v Unii zřídka.“

5) V článku 7 se nadpis a odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„*Článek 7*

Podrobná pravidla pro vyvážený inspekční závazek v celé Unii

1. Na členský stát, ve kterém celkový počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavů přesahuje jeho podíl inspekcí uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se hledí jako na stát, který svůj roční inspekční závazek splnil, pokud počet inspekcí, které tento členský stát provedl, odpovídá alespoň jeho podílu inspekcí uvedenému v čl. 5 odst. 2 písm. b) a tento členský stát nevynechal více než 40 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.

2. Na členský stát, ve kterém je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavů nižší, než je jeho podíl inspekcí ve výši 150 % uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), se nicméně hledí jako na stát, který svůj roční inspekční závazek splnil, vykoná-li inspekce u dvou třetin lodí s prioritou I a II z celkového počtu lodí s prioritou I a II vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) odstavce 1, 2 a 3 se nahrazují tímto:

„1. Členský stát se může rozhodnout pro odklad inspekce u lodí s prioritou I nebo s prioritou II za kterékoli z těchto okolností:

a) lze-li inspekci provést při jakémkoli dalším vplutí lodě do přístavu, který se nachází v totožném členském státě, do 15 dnů od skutečného času vyplutí a za podmínky, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda, s výjimkou jakýchkoli přístavů státu vlajky lodě,

b) lze-li inspekci vykonat v jiném přístavu v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda, do kterého loď směřuje, do 15 dnů od skutečného času vyplutí a za podmínky, že stát, ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s provedením inspekce, nebo

c) lze-li inspekci lodě, včetně plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných v liniové dopravě, provést ve stejném přístavu určení do 15 dnů od skutečného času vyplutí.

Pokud se členský stát rozhodne pro odklad inspekce podle prvního pododstavce, tato odložená inspekce se do splnění ročního inspekčního závazku tohoto členského státu uvedeného v článcích 6 a 7 nezapočítává, je-li v inspekční databázi zaznamenána jako odložená inspekce.

2. Pokud se inspekce z provozních důvodů u lodě s prioritou I nebo s prioritou II neprovede, nezapočítává se jako neprovedená inspekce za podmínky, že je důvod neprovedení inspekce zaznamenán v inspekční databázi a jestliže došlo ke kterékoli z těchto výjimečných okolností:

a) podle názoru příslušného orgánu by inspekce vedla k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí;

b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době, nebo

c) délka pobytu lodě v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce.

Pokud došlo k okolnostem uvedeným v písmeni b), členské státy přijmou nezbytná opatření s cílem zajistit, aby byly lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, podrobeny odpovídající inspekci.

3. Není-li inspekce provedena na lodi v kotvišti, nezapočítává se jako nevykonaná inspekce, jestliže:

a) je loď do 15 dnů od skutečné doby vplutí podrobena inspekci v jiném přístavu nebo kotvišti v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda v souladu s přílohou I;

b) loď vplouvá do přístavu pouze v noční době nebo délka pobytu lodě v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce a důvod jejího neprovedení se zaznamená v inspekční databázi, nebo

c) by podle názoru příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí a důvod jejího neprovedení se zaznamená v inspekční databázi.“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4. Není-li inspekce provedena v důsledku mimořádných a nepředvídaných okolností, nezapočítává se jako neprovedená inspekce a důvod jejího neprovedení se zaznamená v inspekční databázi. Tyto okolnosti se řádně odůvodní a oznámí Komisi.“

7) Článek 9 se zrušuje.

8) V článku 10 se odstavce 2 a 3 nahrazují tímto:

„2. Rizikový profil lodě se určuje kombinací těchto obecných rizikových parametrů, rizikových parametrů vyplývajících z minulosti lodě a environmentálních rizikových parametrů:

a) Obecné parametry

Obecné parametry vycházejí z typu, stáří, vlajky, zúčastněných uznaných organizace a výkonnosti společnosti podle části I.1 přílohy I a podle přílohy II.

b) Parametry vyplývající z minulosti lodě

Parametry vyplývající z minulosti lodě vycházejí z počtu závad a zadržení během daného období podle části I.2 přílohy I a podle přílohy II.

c) Environmentální parametry

Environmentální parametry vyplývají z počtu závad souvisejících s úmluvami MARPOL 73/78, AFS 2001, úmluvou BWM, CLC 92, úmluvou BUNKERS 2001, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou podle části I.3 přílohy I a podle přílohy II.

3. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví metodiku pro posuzování obecných rizikových parametrů týkajících se zejména kritérií státu vlajky a kritérií výkonnosti společnosti přijatých v roce 2019 v rámci Pařížského memoranda, na jejichž základě se stanoví seznamy týkající se vysoké, střední a nízké výkonnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“

9) Článek 13 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě, a to i její hygieny, včetně strojovny a ubytovacích prostor.“;

b) odstavec 2 se zrušuje.

10) Článek 14 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Následující kategorie lodí jsou způsobilé pro rozšířenou inspekci podle bodů 3A a 3B části II přílohy I:

a) lodě s vysokým rizikovým profilem,

b) osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropné tankery, plynové tankery, tankery přepravující jedovaté kapalné látky nebo chemické tankery, které jsou starší než 12 let,

c) lodě s vysokým rizikovým profilem nebo osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropné tankery, plynové tankery, tankery přepravující jedovaté kapalné látky nebo chemické tankery nebo tankery přepravující jedovaté kapalné látky, které jsou starší než 12 let, v případě prvořadých nebo neočekávaných faktorů,

d) lodě, u kterých se má provést inspekce v návaznosti na příkaz k odepření přístupu podle článku 16 a čl. 21 odst. 4.“;

b) odstavec 3 se zrušuje;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Rozšířenou inspekci provádějí pokud možno alespoň dva inspektoři státní přístavní inspekce. Není-li to možné, musí být důvody řádně zaznamenány v inspekční databázi. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla k zajištění jednotných podmínek pro uplatňování přílohy VII. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“

11) Článek 14a se mění takto:

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Ustanovení čl. 11 písm. a) a článku 14 se nepoužijí pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla v rámci liniové dopravy, jež jsou podrobována inspekci podle tohoto článku.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„4a. Provozovatel nebo velitel lodě zajistí, aby byl v provozním plánu vyhrazen dostatečný čas na provedení inspekcí stanovených v bodě 1.1 a bodě 2 písm. a) přílohy XVII.“

12) Článek 16 se mění takto:

a) odstavce 1 až 4 se nahrazují tímto:

„1. Členský stát odepře přístup do svých přístavů a kotvišť každé lodi, která:

a) pluje pod vlajkou státu, který je uveden na seznamu týkajícím se nízké výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena, nebo

b) pluje pod vlajkou státu, který je uveden na seznamu týkajícím se vysoké nebo střední výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena.

První pododstavec tohoto odstavce se nevztahuje na situace uvedené v čl. 21 odst. 6.

Odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav nebo kotviště, v němž byla zadržena potřetí a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu.

2. Příkaz k odepření přístupu může být zrušen až po uplynutí lhůty tří měsíců ode dne svého vydání a po splnění podmínek uvedených v bodech 3 až 6 přílohy VIII.

Je-li příkaz k odepření přístupu vydán podruhé pro stejnou loď, může být zrušen až po uplynutí lhůty 12 měsíců.

3. Jakékoli další zadržení v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda má za následek odepření přístupu lodi do všech přístavů nebo kotvišť v Unii. Takový třetí příkaz k odepření přístupu může být zrušen až po uplynutí 24 měsíců ode dne jeho vydání a pouze v případě, že:

a) loď pluje pod vlajkou státu, který podle míry zadržených lodí není uveden na seznamu týkajícím se nízké výkonnosti ani na seznamu týkajícím se střední výkonnosti;

b) zákonná nebo klasifikační osvědčení lodě byla vydána subjektem nebo subjekty uznanými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 (*);

c) loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I a

d) jsou splněny podmínky uvedené v bodech 3 až 6 přílohy VIII.

Po uplynutí lhůty 24 měsíců ode dne vydání příkazu k odepření přístupu je každé lodi nesplňující kritéria uvedená v prvním pododstavci trvale odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť v Unii.

4. Každé následné zadržení lodě plující pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se střední nebo nízké výkonnosti v přístavu nebo kotvišti v Unii po třetím příkazu odepření přístupu má za následek trvalé odepření přístupu lodi do všech přístavů a kotvišť v Unii.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).“;

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. Lodi plující pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se vysoké výkonnosti, které byl přístup odepřen třikrát nebo vícekrát a která je zadržena v přístavu nebo kotvišti Unie při první inspekci v Unii od třetího nebo jakéhokoli následného odepření přístupu:

a) je odepřen přístup do všech přístavů nebo kotvišť Unie po dobu 24 měsíců, pokud byla zákonná nebo klasifikační osvědčení lodě vydána subjektem nebo subjekty uznanými podle nařízení (ES) č. 391/2009;

b) je trvale odepřen přístup do všech přístavů nebo kotvišť Unie, pokud zákonná a klasifikační osvědčení lodě nebyla vydána subjektem nebo subjekty uznanými podle nařízení (ES) č. 391/2009.

4b. Doba odepření přístupu se v případě vícenásobného zadržení prodlouží o 12 měsíců, pokud se použije opatření o odepření přístupu v souladu s čl. 21 odst. 4.“

13) V článku 17 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Po skončení inspekce vypracuje inspektor zprávu o inspekci v souladu s přílohou IX. Velitel lodě obdrží kopii této zprávy o inspekci.“

14) V čl. 19 odst. 4 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„4. Pokud se při inspekci zjistí, že loď není vybavena fungujícím záznamníkem cestovních údajů, a je-li použití záznamníku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES (*) povinné, příslušný orgán zajistí, aby byla loď zadržena.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).“

15) V článku 20 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Majitel nebo provozovatel lodě nebo jeho zástupce v členském státě má právo odvolat se proti jakémukoli rozhodnutí o zadržení nebo proti odepření přístupu, které vydal příslušný orgán. Odvolání nemá na zadržení nebo odepření přístupu odkladný účinek.“

16) Článek 21 se mění takto:

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy přijmou opatření s cílem zajistit, aby byl přístup do všech přístavů nebo kotvišť v Unii odepřen lodím uvedeným v odstavci 1 tohoto článku a zadrženým lodím uvedeným v čl. 19 odst. 2:

a) které pokračují v plavbě po moři, aniž by splnily podmínky stanovené v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoli členského státu, nebo

b) kterým je povoleno pokračovat v plavbě po moři pod podmínkou, že splní platné požadavky úmluv tím, že se následně dostaví do opravárenské loděnice stanovené podle odstavce 1 tohoto článku, ale které tuto podmínku nesplní.

Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti dnem vystavení příkazu. Příkaz k odepření přístupu může být zrušen až po uplynutí lhůty dvanácti měsíců ode dne svého vydání a po splnění podmínek uvedených v bodech 3 až 6 přílohy VIII.“;

b) odstavce 5 a 6 se nahrazují tímto:

„5. Za okolností uvedených v odst. 4 prvním pododstavci písm. a) příslušný orgán členského státu, kde byla loď shledána závadnou, neprodleně upozorní příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 prvním pododstavci písm. b) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen informovat orgán členského státu, kde byla loď shledána závadnou, zda loď připlula. Pokud příslušný orgán členského státu, kde byla loď shledána závadnou, zjistí, že se tato loď do této opravárenské loděnice nedostavila, neprodleně upozorní příslušné orgány všech ostatních členských států.

Pokud za okolností uvedených v odst. 4 prvním pododstavci písm. b) opravárenská loděnice stanovená podle odstavce 1 nenachází v členském státě, příslušný orgán členského státu, kde byla loď shledána závadnou, zjistí, že se loď do této opravárenské loděnice nedostavila, neprodleně upozorní příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu lodi může členský stát žádat o konzultace se správním orgánem státu vlajky dané lodě.

6. Odchylně od odstavce 4 může příslušný orgán dotčeného přístavního státu povolit přístup lodě podle uvedeného odstavce do určitého přístavu či kotviště v případě působení vyšší moci nebo z důvodu vyšších bezpečnostních zájmů za účelem snížení nebo minimalizace nebezpečí znečišťování či za účelem nápravy závad za podmínky, že majitel, provozovatel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu dotčené lodě do tohoto přístavu nebo kotviště a příslušný orgán tohoto členského státu považuje tato opatření za uspokojivá.“

17) V článku 22 se odstavec 7 nahrazuje tímto:

„7. Komise ve spolupráci s členskými státy a signatářskými státy Pařížského memoranda a na základě odborných znalostí a zkušeností získaných na úrovni členských států v Unii a v rámci Pařížského memoranda vypracuje za účelem harmonizace postupů v oblasti státní přístavní inspekce program odborného vzdělávání na podporu odborné přípravy a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy s cílem doplnit politiku odborné přípravy v rámci Pařížského memoranda.

Komise ve spolupráci s členskými státy a signatářskými státy Pařížského memoranda průběžně zjišťuje nové vzdělávací potřeby a reaguje na ně, přičemž poskytuje podklady pro změnu vzdělávacích programů, učebních osnov a obsahu programu odborného vzdělávání inspektorů, zejména pokud jde o nové výzvy v oblasti námořní bezpečnosti týkající environmentálních, sociálních a pracovněprávních otázek a nových technologií, jakož i podklady související s dalšími povinnostmi vyplývajícími z relevantních nástrojů.“

18) V článku 23 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Členské státy přijmou vhodná opatření s cílem zajistit, aby jejich lodivodi, kteří doprovázejí lodě do přístavů nebo z přístavů nebo působí na lodích připlouvajících do přístavu nebo při tranzitu v členském státě, neprodleně informovali příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvědí o zjevných nesrovnalostech, které mohou být na újmu bezpečnosti, včetně bezpečné plavby lodě nebo bezpečnosti námořníků na palubě, nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány nebo subjekty při výkonu svých běžných povinností dozvědí, že se na lodi v jejich přístavu vyskytly zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečnosti, včetně bezpečné plavby lodě nebo bezpečnosti námořníků na lodi, nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán nebo subjekt přístavního státu.“

19) V článku 24 se odstavce 2 a 3 nahrazují tímto:

„2. Členské státy přijmou vhodná opatření s cílem zajistit, aby informace o skutečném čase připlutí a skutečném čase odplutí všech lodí vplouvajících do jejich přístavů nebo kotvišť, společně s identifikací dotčeného přístavu nebo kotviště, byly zaneseny do tří hodin od doby připlutí a do tří hodin od doby odplutí do inspekční databáze prostřednictvím systému Unie pro výměnu informací na moři ‚SafeSeaNet‘ uvedeného v čl. 3 písm. s) směrnice 2002/59/ES. Jakmile členské státy zanesou tyto informace do inspekční databáze prostřednictvím systému ‚SafeSeaNet‘, jsou osvobozeny od poskytování údajů v souladu s bodem 1.2 a bodem 2 písm. a) a b) přílohy XIV této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby informace týkající se inspekcí prováděných v souladu s touto směrnicí byly zaneseny do inspekční databáze co nejdříve po vypracování zprávy o inspekci nebo po zrušení zadržení.

Členské státy zajistí, aby informace zanesené do inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro zveřejnění. Pokud možno před zanesením do databáze schválí zprávu o inspekci inspektor státní přístavní inspekce nebo jiný řádné oprávněný zaměstnanec příslušného orgánu, jenž nebyl členem týmu, který inspekci provedl."

20) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 24a

Elektronická osvědčení

Komise v úzké spolupráci s členskými státy přijme prováděcí akty, jimiž stanoví funkční a technické specifikace pro ověřovací nástroj pro elektronická zákonná osvědčení. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2."

21) Článek 25 se nahrazuje tímto:

„Článek 25

Výměna informací a zkušeností

Každý členský stát zajistí, aby přístavní orgány nebo subjekty a další příslušné orgány nebo subjekty poskytly příslušnému orgánu následující druhy informací, které mají k dispozici:

a) informace o lodích, které neposkytly informace v souladu s požadavky této směrnice, směrnice 2002/59/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 (*), jakož i případně nařízení (ES) č. 725/2004;

b) informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují článek 7 směrnice (EU) 2019/883;

c) informace o lodích, jimž byl odepřen přístup či které byly vykázány z přístavu z bezpečnostních důvodů;

d) informace o zjevných nesrovnalostech, o nichž se podávají zprávy v souladu s článkem 23.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, p. 116)."

22) Článek 30 se nahrazuje tímto:

„Článek 30

Sledování souladu a výkonnosti členských států

S cílem zajistit účinné provádění této směrnice a sledování celkového fungování systému státní přístavní inspekce Unie v souladu s nařízením (ES) č. 1406/2002 shromažďuje Komise veškeré nezbytné informace a provádí návštěvy v členských státech.

Každý členský stát vypracuje, zavede a udržuje systém řízení kvality týkající se operativních částí činností, které souvisí se státní přístavní inspekcí, prováděných jeho správními orgány přímo zapojenými do inspekcí. Tento systém kvality musí být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality do 6. července 2032."

23) Článek 30a se nahrazuje tímto:

„Článek 30a

Akty v přenesené pravomoci

Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 30b, kterými se mění čl. 2 bod 1, pokud jde o seznam úmluv stanovený v uvedeném bodě, poté co byly tyto úmluvy přijaty jako relevantní právní nástroj v rámci Pařížského

memoranda, a kterými se mění příloha VI za účelem doplnění nebo aktualizace seznamu postupů, pokynů, instrukcí a oběžníků týkajících se státní přístavní inspekce přijatých v rámci Pařížského memoranda a uvedených v příloze.“

24) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 31a*

Změny úmluv

Změny úmluv se použijí, aniž je dotčen postup kontroly shody stanovený v článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.“

25) Článek 33 se nahrazuje tímto:

„*Článek 33*

Prováděcí akty

Při přijímání prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 3, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 4, čl. 18a odst. 7, čl. 23 odst. 5, čl. 24a odst. 1 a čl. 27 druhém pododstavci postupem podle čl. 31 odst. 2 věnuje Komise zvláštní pozornost zajištění toho, aby tyto akty zohlednily odborné znalosti a zkušenosti získané během uplatňování systému inspekcí v Unii a aby vycházely z odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.“

26) Článek 35 se nahrazuje tímto:

„*Článek 35*

Přezkum provádění

Komise do 6. července 2032 a poté každých pět let předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a dodržování této směrnice. Komise na základě této zprávy rozhodne, zda je nutné předložit legislativní návrh na změnu této směrnice nebo další právní akty v této oblasti.

Poté, co IMO dokončí revizi svého ukazatele uhlíkové náročnosti (CII), Komise posoudí, zda je vhodné tento CII používat jako environmentální parametr pro určení rizikového profilu lodě podle této směrnice. Na základě tohoto posouzení Komise případně zváží legislativní návrh.“

27) Příloha I se nahrazuje zněním obsaženým v příloze I této směrnice.

28) Příloha II se nahrazuje zněním obsaženým v příloze II této směrnice.

29) Příloha III se zrušuje.

30) Příloha IV se nahrazuje zněním obsaženým v příloze III této směrnice.

31) Příloha VI se nahrazuje zněním obsaženým v příloze IV této směrnice.

32) Příloha VIII se nahrazuje zněním obsaženým v příloze V této směrnice.

33) Příloha XII se nahrazuje zněním obsaženým v příloze VI této směrnice.

Článek 2

Provedení ve vnitrostátním právu

1. Členské státy do 6. července 2027 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Odchylně od odstavce 1 se mohou členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou prokázat, že lodě, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, která za předchozí tři roky každoročně vplula do jejich říčních přístavů, odchýlit od povinnosti provést tuto směrnice ve vnitrostátním právu a uplatňovat ji.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 27. listopadu 2024.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	BÓKA J.

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA I

PRVKY SYSTÉMU STÁTNÍ PŘÍSTAVNÍ INSPEKCE UNIE

(podle článku 5)

Do systému státní přístavní inspekce Unie budou zahrnuty tyto prvky:

I. Rizikový profil lodě

Rizikový profil lodě se určí na základě kombinace těchto obecných parametrů, parametrů vyplývajících z minulosti lodě a environmentálních parametrů.

1. Obecné parametry

a) Typ lodě

Osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropné tankery, plynové tankery, tankery přepravující jedovaté kapalné látky nebo chemické tankery se považují za lodě představující vyšší riziko.

b) Stáří lodě

Lodě starší než 12 let se považují za lodě představující vyšší riziko.

c) Výkonnost státu vlajky

i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě plující pod vlajkou státu, který ratifikoval všechny závazné nástroje IMO a MOP uvedené v čl. 2 bodě 1, se považují za lodě představující nižší riziko.

d) Uznané organizace

i) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací a které mají nízkou či velmi nízkou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře zadržení lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací a které mají vysokou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře zadržení lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě s osvědčeními, která byla vydána organizacemi uznanými v souladu s nařízením (ES) č. 391/2009.

e) Výkonnost společnosti

i) Lodě patřící společnosti s nízkou či velmi nízkou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě patřící společnosti s vysokou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

2. Parametry vyplývající z minulosti lodě

i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě, které během inspekcí provedených v době uvedené v příloze II vykázaly menší počet závad, než je počet uvedený v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě, které nebyly zadrženy v době uvedené v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

Rizikové parametry se zkombinují a vzájemně zváží tak, aby se s ohledem na relativní vliv jednotlivých parametrů na celkové riziko lodě určily tyto rizikové profily lodě:

— vysoké riziko,

— standardní riziko,

— nízké riziko.

Při určování těchto rizikových profilů je kladen větší důraz na parametry týkající se typu lodě, výkonnosti státu vlajky, uznaných organizací a výkonnosti společnosti.

3. Environmentální parametry

Lodě, které během inspekcí provedených v době uvedené v příloze II vykázaly větší počet závad, než je počet závad souvisejících s úmluvami MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, BUNKERS 2001, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou uvedený v příloze II, se považují za lodě představující vyšší riziko.

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

Pravidelné inspekce se provádějí v předem stanovených intervalech. Jejich četnost se určí podle rizikového profilu lodě. Interval mezi pravidelnými inspekcemi u vysoce rizikových lodí nepřekročí šest měsíců. Interval mezi pravidelnými inspekcemi u lodí s jinými rizikovými profily se prodlužuje se snižujícím se rizikem.

Členské státy provádějí pravidelné inspekce u:

— každé lodě s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních šesti měsíců. Vysoce rizikové lodě jsou způsobilé pro inspekci od pátého měsíce,

— každé lodě se standardním rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 12 měsíců. Lodě představující standardní riziko jsou způsobilé pro inspekci od desátého měsíce,

— každé lodě s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 36 měsíců. Lodě představující nízké riziko jsou způsobilé pro inspekci od dvacátého čtvrtého měsíce.

2. Dodatečné inspekce

Lodě, jichž se týkají následující prvořadé nebo neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o potřebě vykonat takovou dodatečnou inspekci z důvodu neočekávaných faktorů je však ponecháno na odborném úsudku inspektora.

2A. Prvořadé faktory

U lodí, na které se vztahují následující prvořadé faktory, se vykoná inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce:

— lodě, kterým byla od poslední inspekce v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace,

— lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaných jiným členským státem,

— lodě, které nelze nalézt v inspekční databázi,

— lodě, které:

— na své plavbě do přístavu byly účastníkem srážky nebo najely na dno nebo na mělčinu,

— byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod,

— manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem a tím nedodržely opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy,

— v minulosti podléhaly zákazu (první inspekce po zrušení příkazu k odepření přístupu), nebo

— byly účastníky vážné nehody, zejména velkého požáru na lodi, poruchy motoru a smrtelných nehod.

2B. Neočekávané faktory

U lodí, na které se vztahují následující neočekávané faktory, se může vykonat inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o vykonání takové dodatečné inspekce je ponecháno na odborném úsudku příslušného orgánu:

— lodě, které mají osvědčení vydaná bývalým uznaným subjektem, jehož uznání bylo od poslední inspekce v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda odebráno,

— lodě, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty nahlásili, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou představovat ohrožení životního prostředí v souladu s článkem 23 této směrnice. Tyto zprávy mohou obsahovat informace o plavbě lodí od služeb lodního provozu,

— lodě, které nesplnily příslušné požadavky na oznamování uvedené ve směrnici (EU) 2019/883,

— lodě, jichž se týká zpráva nebo stížnost, včetně stížnosti na pevnině, podaná velitelem lodě, členem posádky nebo jakoukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud dotčený členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou,

— lodě, u nichž byly nahlášeny závažné závady podle předpisu ISM (tři měsíce po zjištění závady),

— lodě, které byly zadrženy před více než třemi měsíci,

— lodě, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným,

— lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí,

— lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko,

— lodě, pro něž byl schválen plán opatření pro odstranění nedostatků uvedený v čl. 19 odst. 2a, ale jeho provádění nebylo zkontrolováno inspektorem.

3. Systém výběru

3A. Inspekce lodí s prioritou I probíhá takto:

a) Rozšířená inspekce se provede u:

— jakékoliv lodě s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních šesti měsíců,

— jakékoliv osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, se standardním rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 12 měsíců.

b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede u:

— jakékoliv lodě jiné než osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, se standardním rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 12 měsíců.

c) V případě prvořadých faktorů se provede:

— podrobná nebo rozšířená inspekce podle odborného úsudku inspektora u jakékoliv lodě s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let,

— podrobná inspekce u jakékoliv lodě jiné než osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let,

— rozšířená inspekce u jakékoliv lodě v rámci první inspekce po zrušení příkazu k odepření přístupu.

3B. Pokud se příslušný orgán rozhodne provést inspekci lodě s prioritou II, použije se následující postup:

a) Rozšířená inspekce se provede u:

— jakékoliv lodě s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních pěti měsíců,

— jakékoliv osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, se standardním rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních deseti měsíců, nebo

— jakékoliv osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, s nízkým rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 24 měsíců.

b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede u:

— jakékoliv lodě jiné než osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, se standardním rizikovým profilem, které nebyly podrobena inspekci během posledních deseti měsíců, nebo

— jakékoliv lodě jiné než osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let, s nízkým rizikovým profilem, které nebyly podrobeny inspekci během posledních 24 měsíců.

c) V případě neočekávaných faktorů se provede:

— podrobná nebo rozšířená inspekce podle odborného úsudku inspektora u jakékoliv lodě s vysokým rizikovým profilem nebo u jakékoliv osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru y, které jsou starší než 12 let,

— podrobná inspekce u jakékoliv lodě jiné než osobní lodě, lodě přepravující volně ložený náklad, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru přepravujícího jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru, které jsou starší než 12 let.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA II

URČENÍ RIZIKOVÉHO PROFILU LODĚ

(podle čl. 10 odst. 2)

				Profil			
				Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď se standardním rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)
Obecné parametry				Kritéria	Váhové body	Kritéria	Kritéria
1	Typ lodě			Osobní loď, loď převážející volně ložený náklad, ropný tanker, plynový tanker, tanker přepravující jedovaté kapalné látky nebo chemický tanker	1	Ani loď s vysokým rizikem, ani loď s nízkým rizikem	Všechny typy
2	Stáří lodě			všechny typy > 12 let	1		Všechna stáří
3a	Vlajka	Nízká výkonnost			2		Vysoká výkonnost
3b		Všechny nástroje IMO/MOP uvedené v článku 2 ratifikovány		—	—		Ano
4a	Uznaný subjekt	Výkonnost	H	—	—		Vysoká
			M	—	—		—
			L	Nízká	1		—
			VL	Velmi nízká			—
4b		Uznaná v EU		—	—		Ano
5	Společnost	Výkonnost	H	—	—		Vysoká
			M	—	—		—
			L	Nízká	2		—
			VL	Velmi nízká			—

			Profil			
			Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď se standardním rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)
Obecné parametry			Kritéria	Váhové body	Kritéria	Kritéria
Parametry vyplývající z minulosti lodě						
6	Počet závad zaznamenaných při každé inspekci za předchozích 36 měsíců	Závady	> 6 při jedné z inspekcí	1		≤ 5 při každé jednotlivé inspekci (a alespoň při jedné inspekci provedené za předch. 36 měsíců)
7	Počet zadržení za předchozích 36 měsíců	Zadržení	≥ 2 zadržení	1		Bez zadržení
Environmentální parametry						
8	Počet závad souvisejících s úmluvami MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, BUNKERS 2001, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou, zaznamenaných při každé inspekci za předchozích 36 měsíců	Závady	> 2 při jedné z inspekcí	1		

Lodě s vysokým rizikem (HRS) jsou lodě, které splňují kritéria celkového počtu 5 nebo více váhových bodů.

Lodě s nízkým rizikem (LRS) jsou lodě, které splňují všechna kritéria parametrů nízkého rizika.

Lodě se standardním rizikem (SRS) jsou lodě, které nejsou ani loděmi HRS, ani loděmi LRS.

“.

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA IV

SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKLADŮ

(podle čl. 13 odst. 1)

Seznam osvědčení a dokladů, které by během inspekce měly být v příslušném rozsahu zkontrolovány jako minimum (v příslušných případech):

1. Mezinárodní výměrný list.
2. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
3. Mezinárodní osvědčení o bezpečnosti osobní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
4. Mezinárodní osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
5. Mezinárodní osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
6. Mezinárodní osvědčení o bezpečnosti rádiového vybavení nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
7. Mezinárodní osvědčení o bezpečnosti nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
8. Osvědčení o udělení výjimky (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
9. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou (SOLAS 1974, pravidlo V/14.2).
10. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (LL 66, článek 16.1).
11. Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky (LL 66, článek 16.2).
12. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty (MARPOL, příloha I, pravidlo 7.1).
13. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě jedovatých kapalných látek (NLS) (MARPOL, příloha II, pravidlo 9.1).
14. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění odpadními vodami (ISPPC) (MARPOL, příloha IV, pravidlo 5.1, MEPC.1/Circ.408).
15. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ovzduší (IAPPC) (MARPOL, příloha VI, pravidlo 6.1).
16. Mezinárodní osvědčení energetické účinnosti (MARPOL, příloha VI, pravidlo 6).
17. Mezinárodní osvědčení o nakládání s balastní vodou (IBWMC) (úmluva BWM, čl. 9 odst. 1 písm. a) a pravidlo E-2).
18. Mezinárodní osvědčení o nátěrovém systému proti obrůstání (osvědčení IAFS) (AFS 2001, příloha 4, pravidlo 2).
19. Prohlášení o nátěrových systémech proti obrůstání lodí (AFS 2001, příloha 4, pravidlo 5).
20. Mezinárodní bezpečnostní osvědčení lodě (ISSC) nebo prozatímní mezinárodní bezpečnostní osvědčení lodě (předpis ISPS, část A/19 a dodatky).
21. Průkazy způsobilosti velitele, důstojníků nebo řadových členů posádky vydané v souladu s úmluvou STCW (úmluva STCW, čl. VI, pravidlo I/2, a předpis STCW, oddíl A-I/2).
22. Kopie osvědčení o shodě nebo kopie prozatímního osvědčení o shodě vydaných v souladu s Mezinárodním předpisem pro systém řízení bezpečnosti provozu lodí a pro zabránění znečištění, předpis ISM (SOLAS 1974, pravidlo IX/4.2, předpis ISM, body 13 a 14).
23. Kopie osvědčení o systému řízení bezpečnosti provozu nebo kopie prozatímního osvědčení o systému řízení bezpečnosti provozu vydaných v souladu s Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS 1974, pravidlo IX/4.3, předpis ISM, body 13 a 14).
24. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů nebo osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů, podle toho, co je relevantní (předpis IGC, pravidlo 1.5.4, nebo předpis GC, pravidlo 1.6).

25. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií, podle toho, co je relevantní (předpis IBC, pravidlo 1.45.4, nebo předpis BCH, pravidlo 1.6.3).

26. INF (Mezinárodní předpis pro bezpečnou přepravu baleného vyhořelého jaderného paliva, plutonia a vysokoaktivního odpadu na palubě lodí) Osvědčení o způsobilosti (SOLAS 1974, pravidlo VII/16, a předpis INF, pravidlo 1.3).

27. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (CLC 69/92, čl. VII odst. 2)

28. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy (BUNKERS 2001, čl. 7 odst. 2).

29. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění odpovědnosti za odstraňování vraků lodí (Nairobská úmluva, článek 12).

30. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo (SOLAS 1974, pravidlo X/3.2, a předpis HSC 94/00, pravidla 1.8.1 a 1.9).

31. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci (SOLAS 1974, pravidlo II-2/19.4).

32. Doklad o povolení pro přepravu obilí a příručka pro nakládání obilí (SOLAS 1974, pravidlo VI/9; Mezinárodní předpis pro bezpečnou přepravu volně loženého obilí, oddíl 3).

33. Prohlášení o shodě se systémem hodnocení stavu (CAS), závěrečná zpráva o CAS a záznam o přezkumu (MARPOL 73/78, příloha I, pravidla 20 a 21; rezoluce MEPC.94(46) ve znění rezolucí MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131 (53), MEPC.155(55) a MEPC.236(65).

34. Záznam o soustavném provádění prohlídek (SOLAS 1974, pravidlo XI-1/5).

35. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, části I a II (MARPOL 73/78, příloha I, pravidla 17 a 36).

36. Kniha záznamů o nákladových operacích (MARPOL 73/78, příloha II, pravidlo 15).

37. Kniha záznamů o odpadcích, část I a II (MARPOL 73/78, příloha V, pravidlo 10.3).

38. Plán nakládání s odpadky (MARPOL 73/78, příloha V, pravidlo 10, rezoluce MEPC.220(63)).

39. Lodní deník a záznamy o provozu lodních vznětových motorů (MARPOL 73/78, příloha VI, pravidlo 13.5.3).

40. Lodní deník záznamů o přechodech z topného oleje na jiná paliva (MARPOL 73/78, příloha VI, pravidlo 14.6).

41. Kniha záznamů o látkách poškozujících ozonovou vrstvu (MARPOL 73/78, příloha VI, pravidlo 12.6).

42. Kniha záznamů o balastní vodě (BWRB) (úmluva BWM, čl. 9 odst. 1 písm. b) a pravidlo B-2).

43. Stabilní plynové hasicí systémy – Osvědčení o udělení výjimky v souvislosti s nákladovým prostorem a všechny seznamy nákladu (SOLAS 1974, pravidlo II-2/10.7.1.4).

44. Seznam nebezpečného zboží nebo nákladový plán (SOLAS 1974, pravidla VII/4 a VII/7-2; (MARPOL 73/78, příloha III, pravidlo 54).

45. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží (MARPOL 73/78, příloha I, pravidlo 31.2).

46. Plán spolupráce při pátrání a záchraně pro osobní lodě plující po pravidelných trasách (SOLAS 1974, pravidlo V/7.3).

47. U osobních lodí seznam provozních omezení (SOLAS 1974, pravidlo V/30.2).

48. Námořní mapy a námořní publikace (SOLAS 1974, pravidla V/19.2.1.4 a V/27).

49. Záznamy o době odpočinku a tabulka rozpisu pracovního režimu na lodi (předpis STCW, oddíl A-VIII/1.5 a 1.7, úmluva MOP č. 180, čl. 5 odst. 7 a čl. 8 odst. 1 a Úmluva o práci na moři z roku 2006 (MLC), normy A.2.3.10 a A.2.3.12).

50. Osvědčení o práci na moři

51. Prohlášení o dodržování pravidel pro práci na moři

52. Doklad o prostorách strojovny bez pravidelné obsluhy (SOLAS 1974, pravidlo II-I/46.3).

53. Osvědčení požadovaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES (*).

54. Osvědčení požadované podle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 392/2009 (**).

55. Osvědčení soupisu nebezpečných materiálů nebo případně prohlášení o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 (***).

56. Dokument o souladu vydaný podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 (****).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 128).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 24).

(***) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 330, 10.12.2013, s. 1).

(****) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).“

PŘÍLOHA IV

„PŘÍLOHA VI

POSTUPY PŘI INSPEKCI LODÍ

(podle čl. 15 odst. 1)

Veškeré technické instrukce a oběžníky vydané v rámci Pařížského memoranda v aktuálním znění:

Technické instrukce Výboru pro státní přístavní inspekci (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Kodex správných postupů

— PSCC53-2020-08 Definice a zkratky

Pařížské memorandum obecně

— PSCC54-2021-03 Typ inspekce

— PSCC56-2023-06 Zadržení a přijatá opatření

— PSCC56-2023-04 Vzorové formuláře

— PSCC52-2019-05 Provozní inspekce

— PSS43-2010-11 Výjimky pro státy vlajky

— PSCC51-2018-13 Zastavení provozu

— PSCC49-2016-11 Zkouška vypnutí

— PSCC53-2020-06 Odepření přístupu (zákaz)

— PSCC50-2017-12 Konstrukce lodí přepravujících volně ložený náklad / ropných tankerů

— PSCC43-2010-06 Suché dokování

— PSCC53-2020-11 Povolení jedné plavby do opravárenské loděnice z důvodu závad způsobených ‚náhodným poškozením'

Úmluva SOLAS

— PSCC56-2023-05 Předpis ISM

— PSCC54-2021-02 Předpis ISPS

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (záznamník cestovních údajů)

— PSCC43-2010-09 Bezpečnostní listy

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Uvolňovací háky záchranných člunů při zatížení

— PSCC45-2012-10 Stabilita při poškození na tankerech

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Měření tloušťky ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Měření tloušťky

— PSCC51-2018-11 Polární předpis

— PSCC55-2022-02 Předpis IGF

Úmluva MARPOL

— PSCC46-2013-18 MARPOL příloha I OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL příloha II Rozbalování

— PSCC47-2014-08 MARPOL příloha III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL příloha IV Odpadní vody

— PSCC52-2019-07 MARPOL příloha V Odpadky

— PSCC56-2023-07 MARPOL příloha VI Znečištění ovzduší

— PSCC43-2010-38 Vymývání nádrží ropou

— PSCC44-2011-20 MARPOL Šetření

Mezinárodní úmluva o nákladové značce

— PSCC54-2021-06 Mezinárodní úmluva o nákladové značce

Úmluva AFS

— PSCC47-2014-13 Nátěrové systémy proti obrůstání lodí

Úmluva BUNKERS

— PSCC56-2023-02 Úmluvy týkající se finanční odpovědnosti

Kvalifikace námořníků a obsazení lodě posádkou

— PSCC56-2023-08 Kvalifikace námořníků a obsazení lodě posádkou (úmluvy STCW, MLC a SOLAS)

Úmluva BWM

— PSCC51-2018-09 Úmluva o nakládání s balastní vodou

Úmluvy MOP

— PSCC52-2019-10 Úmluva o práci na moři z roku 2006

— PSCC53-2020-14 Pracovní doba nebo doba odpočinku a způsobilost pro výkon služby“.

PŘÍLOHA V

„PŘÍLOHA VIII

USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ A KOTVIŠŤ V UNII

(podle článku 16 a čl. 21 odst. 4)

1) Jsou-li podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je daná loď potřetí zadržena, písemně informuje velitele lodě, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.

2) Příslušný orgán zašle kopii příkazu k odepření přístupu správnímu orgánu státu vlajky, dotčenému uznanému subjektu, ostatním členským státům a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu.

3) Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. K této žádosti musí být přiložen dokument správního orgánu státu vlajky, vydaný po návštěvě řádně oprávněného inspektora na palubě, který uvádí, že daná loď je plně v souladu s platnými ustanoveními úmluv. Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla. Doklad může mít podobu úředního potvrzení, které musí vydat správní orgán státu vlajky, a nikoli uznaný subjekt.

4) K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být v příslušných případech přiložen také dokument klasifikační společnosti, která tuto loď po návštěvě vyšetřovatele z klasifikační společnosti na palubě klasifikovala, z nějž vyplývá, že tato loď je v souladu s normami této klasifikační třídy stanovenými touto společností. Klasifikační společnost poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.

5) Příkaz k odepření přístupu může být zrušen až po uplynutí lhůty uvedené v článku 16 této směrnice a společnost musí předložit formální žádost orgánu státu přístavu členského státu, který zákaz uložil, a předložit dokumenty požadované v bodech 3 a 4.

6) Taková žádost včetně požadovaných dokumentů musí být státu, který zákaz vydal, předložena nejméně jeden měsíc před koncem doby zákazu. Pokud tato lhůta není dodržena, může dojít ke zpoždění až o jeden měsíc ode dne, kdy stát, který zákaz vydal, žádost obdržel.

7) Informační systém přiřadí lodi prvořadý faktor a loď bude označena jako loď, která je při svém příštím vplutí do přístavu nebo kotviště v oblasti Pařížského memoranda způsobilá pro rozšířenou inspekci.

8) Příslušný orgán své rozhodnutí písemně oznámí také správnímu orgánu státu vlajky, dotčené klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán musí rovněž neprodleně aktualizovat inspekční databázi o informace o odepření přístupu.

9) Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů v Unii, musí být k dispozici v inspekční databázi a musí být zveřejněny v souladu s článkem 26 a přílohou XIII.“

PŘÍLOHA VI

„PŘÍLOHA XII

FUNKCE INSPEKČNÍ DATABÁZE

(podle čl. 24 odst. 1)

1) Inspekční databáze zahrnuje alespoň tyto funkce:
   — zahrnuje inspekční údaje členských států a všech jiných signatářských států Pařížského memoranda,
   — poskytuje údaje o rizikovém profilu lodě a o lodích, u nichž má být provedena inspekce,
   — vyjmenovává inspekční závazky pro jednotlivé členské státy,
   — obsahuje seznam týkající se vysoké, střední a nízké výkonnosti států vlajky uvedený v čl. 16 odst. 1,
   — obsahuje údaje o výkonnosti společností,
   — určuje položky v rizikových oblastech, které mají být kontrolovány při každé inspekci.
2) Inspekční databáze musí mít možnost přizpůsobit se budoucímu vývoji a být propojená s jinými databázemi Unie o námořní bezpečnosti, včetně SafeSeaNet, které poskytují údaje o skutečném počtu lodí vplouvajících do přístavů členských států, a případně i s relevantními vnitrostátními informačními systémy.
3) V inspekční databázi se vytvoří hypertextový odkaz na informační systém Equasis. Členské státy se zasazují o to, aby inspektoři konzultovali veřejné i soukromé databáze týkající se inspekcí lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému Equasis.“