Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/3099

16.12.2024

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/3099

z 27. novembra 2024,

ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES ([3]) sa stanovujú pravidlá týkajúce sa systému inšpekcií štátnej prístavnej kontroly, ktorým sa vykonávajú inšpekcie lodí podliehajúcich inšpekcii, ktoré zastavujú v prístavoch Únie, s cieľom skontrolovať, či spôsobilosť posádky na palube a stav lode a jej vybavenia spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov o bezpečnosti ľudského života na mori, o ochrane morského prostredia a o životných a pracovných podmienkach na lodiach všetkých vlajok.

(2) Smernica 2009/16/ES je založená na existujúcej dobrovoľnej dohode v rámci Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole podpísaného 26. januára 1982 (ďalej len „Parížske MoP“) a na zásadách rozdelenia inšpekčného zaťaženia, určovania lodí na inšpekcie na základe rizika, harmonizovaných inšpekcií a výmeny výsledkov inšpekcií.

(3) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2009/16/ES došlo k zmenám v medzinárodnom regulačnom prostredí, najmä v Parížskom MoP a Medzinárodnej námornej organizácii (IMO), a k technologickému vývoju. Tieto zmeny, ako aj skúsenosti získané z vykonávania smernice 2009/16/ES by sa mali zohľadniť.

(4) Členské štáty ratifikovali niekoľko medzinárodných dohovorov, ktoré nadobudli platnosť od roku 2011. Ide o Medzinárodný dohovor o kontrole a riadení balastovej vody a sedimentov z lodí prijatý 13. februára 2004 (ďalej len „dohovor BWM“) a Medzinárodný dohovor z Nairobi o odstraňovaní vrakov prijatý 18. mája 2007 (ďalej len „dohovor z Nairobi“).Uvedené medzinárodné dohovory by sa preto mali zahrnúť do zoznamu dohovorov, na ktoré sa vzťahuje smernica 2009/16/ES, aby sa umožnilo ich presadzovanie ako súčasť systému štátnej prístavnej kontroly.

(5) Na umožnenie aktuálneho a harmonizovaného systému štátnej prístavnej kontroly je potrebné mať rýchlejší spôsob aktualizácie zoznamu medzinárodných dohovorov presadzovaných štátnou prístavnou kontrolou bez potreby zmeniť smernicu 2009/16/ES v celom rozsahu. Preto po tom, čo sa dosiahla dohodnutá úroveň ratifikácie medzinárodného dohovoru, čo viedlo k nadobudnutiu jeho platnosti, a po jeho prijatí signatárskymi štátmi Parížskeho MoP ako príslušného právneho nástroja by Komisia mala aktualizovať zoznam dohovorov uvedený v smernici 2009/16/ES.

([1]) Ú. v. EÚ C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 10. apríla 2024 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 18. novembra 2024.
([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

(6) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí prijatý 15. mája 2009 (ďalej len „Hongkonský dohovor“) nadobudne platnosť 26. júna 2025. Smernicou 2009/16/ES by sa malo zabezpečiť presadzovanie uvedeného dohovoru.

(7) Medzinárodnými dohodami a dohovormi v oblasti rybolovu, ako je Dohoda z Kapského Mesta z roku 2012 o vykonávaní ustanovení Protokolu z Torremolinosu z roku 1993 týkajúceho sa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti rybárskych plavidiel z Torremolinosu z roku 1977(ďalej len „Dohoda z Kapského Mesta“), Dohovor Medzinárodnej organizácie práce č. 188 o práci v odvetví rybolovu z roku 2007 a Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby posádky rybárskych plavidiel z roku 1995 (ďalej len „dohovor STCW-F“), možno zlepšiť bezpečnosť rybárskych plavidiel a pracovné a životné podmienky rybárov na palube a vytvoriť spravodlivejšie medzinárodné podmienky v tomto odvetví.

(8) Väčšina rybárskych plavidiel v Únii pôsobí v dôsledku svojej malej veľkosti v teritoriálnych vodách a nie je pravdepodobné, že budú podliehať vykonaniu inšpekcie v zahraničných prístavoch. To znamená, že rybárske plavidlá, ktoré sa pravdepodobne budú plaviť v medzinárodných vodách a zastavovať v iných prístavoch ako v krajine, v ktorej sú registrované, a teda podliehať štátnej prístavnej kontrole, sú vo všeobecnosti iba väčšie rybárske plavidlá s dĺžkou 24 metrov a viac, pričom dĺžka sa posudzuje v zmysle vymedzenia v Dohode z Kapského Mesta, ktoré sú zároveň rybárskymi plavidlami, na ktoré sa najčastejšie vzťahujú medzinárodné dohovory. Keďže väčšina medzinárodných dohovorov, ktoré sa uplatňujú na väčšie rybárske plavidlá, sa líši od tých, ktoré sa v súčasnosti presadzujú prostredníctvom štátnej prístavnej kontroly, a aby sa predišlo nežiaducim účinkom presahovania do súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, mal by sa zriadiť paralelný a oddelený systém štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá.

(9) V dôsledku štruktúr rybolovu však takéto väčšie rybárske plavidlá nenavštevujú všetky členské štáty. Pre členské štáty, ktoré chcú vykonávať takéto inšpekcie, by sa preto mal zaviesť dobrovoľný systém, ktorý by bol paralelný a oddelený od súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, aby sa zabezpečila flexibilita spôsobu, akým sa v štátnej prístavnej kontrole vypracúvajú normy. Členské štáty, signatárske štáty Parížskeho MoP a Komisia môžu preto organicky rozvíjať takýto systém štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou 24 metrov a viac bez toho, aby tieto plavidlá zahrnuli do súčasného Parížskeho MoP, s cieľom posilniť spoluprácu v oblasti štátnej prístavnej kontroly v prístavoch Únie, ktoré prijímajú takéto plavidlá, a zvýšiť bezpečnosť v odvetví rybolovu, a to aj pokiaľ ide o zdravie a bezpečnosť rybárov na palube. Na tento účel by sa mal vytvoriť samostatný modul pre existujúcu inšpekčnú databázu. Takýto dobrovoľný systém by mohol pomôcť členským štátom pripraviť sa na nadobudnutie platnosti Dohody z Kapského Mesta v kontexte jej ratifikačného postupu v zmysle poverenia v rozhodnutí Rady 2014/195/EÚ ([4]) s cieľom stanoviť najprísnejšie možné normy v oblasti bezpečnosti väčších rybárskych plavidiel.

(10) Mechanizmom spravodlivého podielu sa zabezpečuje rozdelenie inšpekčného zaťaženia medzi signatárske štáty Parížskeho MoP. Každý signatársky štát má pridelený určitý počet inšpekcií. Tento počet predstavuje jeho inšpekčný záväzok alebo „spravodlivý podiel“, ktorý má každý rok vykonať. Pri výbere lode na inšpekciu sa v prvom rade posudzuje dĺžka obdobia od poslednej inšpekcie v spojení s rizikovým profilom lode, v rámci ktorého sa stanovujú intervaly medzi inšpekciami, ako aj rozsah inšpekcií. Na lodiach s faktorom priority II sa môže vykonať inšpekcia, zatiaľ čo na lodiach s faktorom priority I sa inšpekcia vykonať musí.

(11) Členské štáty by mali byť oprávnené nevykonať určitý počet „prioritných“ inšpekcií bez toho, aby to ovplyvnilo splnenie ich inšpekčného záväzku. V prípade niektorých členských štátov môže byť počet prioritných lodí, ktoré sa skutočne zastavia v ich prístavoch počas daného roka, vyšší alebo nižší ako pridelený inšpekčný záväzok. Zistilo sa, že alternatívny spôsob dodržiavania mechanizmu spravodlivého podielu pre uvedené (nadmerne alebo nedostatočne zaťažené) členské štáty je nepružný, a je preto potrebné zosúladiť dotknuté ustanovenia s ustanoveniami Parížskeho MoP.

(12) Členské štáty môžu takisto za určitých okolností odložiť inšpekcie lodí za predpokladu, že sa na lodi vykoná inšpekcia v nasledujúcom prístave zastavenia alebo do 15 dní. Uvedená možnosť by sa mala upraviť tak, aby ju mohli vyžiť všetky členské štáty. Určité kategórie lodí, ktoré sa považujú za rizikovejšie a ktoré preto podliehajú rozšírenej inšpekcii, sú povinné oznámiť svoj odhadovaný čas príchodu do prístavu 72 hodín pred svojím príchodom. Po niekoľkých rokoch sa však dospelo k záveru, že uvedená povinnosť príliš zaťažuje prevádzkovateľov a neprináša žiadnu pridanú hodnotu, keďže informácie o predpokladanom čase príchodu sú už pre vnútroštátne orgány ľahšie dostupné v databáze THETIS. V Parížskom MoP sa na základe toho povinnosť oznamovania pred príchodom zrušila a smernica 2009/16/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zosúladiť.

([4]) Rozhodnutie Rady 2014/195/EÚ zo 17. februára 2014, ktorým sa členské štáty oprávňujú podpísať a ratifikovať Dohodu z Kapského Mesta z roku 2012 o vykonávaní ustanovení Protokolu z Torremolinosu z roku 1993 týkajúceho sa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti rybárskych plavidiel z Torremolinosu z roku 1977 alebo k nej pristúpiť (Ú. v. EÚ L 106, 9.4.2014, s. 4).

(13) Za normálnych okolností nie sú inšpekcie lodí s faktorom priority II povinné, ale dobrovoľné. Členské štáty, ktoré nedosiahnu dostatočný počet zastavení lodí podliehajúcich inšpekcii na to, aby splnili svoj ročný záväzok, však musia vykonať inšpekciu na lodiach s faktorom priority II, aby splnili svoj ročný inšpekčný záväzok. Keďže pre uvedené členské štáty sa tieto inšpekcie stávajú fakticky povinné, môže byť potrebná väčšia flexibilita pri inšpekciách lodí s faktorom priority II, najmä v prípade týchto členských štátov. Preto by takéto členské štáty mali mať možnosť uvedené inšpekcie odložiť za predpokladu, že takýto odklad odôvodnia.

(14) Ak sa inšpekcia nevykoná z dôvodu mimoriadnych a nepredvídaných okolností, ktoré znemožňujú vykonanie inšpekcie, ako je prírodná katastrofa, pandémia, núdzová situácia v oblasti verejného zdravia alebo teroristický útok, nemala by sa považovať za vynechanú inšpekciu. Tieto okolnosti by sa mali riadne zdôvodniť a oznámiť Komisii.

(15) Za posledné desaťročie sa bezpečnostný profil lodí, ktoré sa zastavujú v prístavoch Únie, zlepšil aj napriek nárastu ich počtu, a to vrátane príbrežnej námornej dopravy tovaru medzi hlavnými prístavmi v členských štátoch a prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe alebo v neeurópskych krajinách v oblasti Stredozemného mora a Čierneho mora. Inšpekcie štátnej prístavnej kontroly sa čoraz viac využívajú na presadzovanie právnych predpisov v oblasti životného prostredia, napríklad v súvislosti s emisiami síry alebo bezpečným a environmentálnym zošrotovaním lodí. V tejto súvislosti by Únia mala v súlade so svojimi záväzkami týkajúcimi sa ochrany morského prostredia naďalej zastávať vedúce postavenie v odvetví regulovanom na európskej aj medzinárodnej úrovni. Rizikový profil lode, ktorý sa navrhol pred rokom 2009, však mal odlišné priority a nie je úplne prispôsobený na to, aby sa inšpekčné úsilie zameralo na lode, ktoré sú najmenej výkonné z hľadiska životného prostredia. Preto by sa mal rizikový profil lode aktualizovať tak, aby odrážal environmentálne problémy tým, že bude prikladať väčší význam environmentálnej výkonnosti lodí.

(16) Po tom, ako IMO ukončí revíziu svojho ukazovateľa uhlíkovej náročnosti (CII), by Komisia mala posúdiť, či je uvedený ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII) vhodný ako environmentálny parameter na určenie rizikového profilu lode podľa smernice 2009/16/ES a v príslušných prípadoch zvážiť legislatívny návrh.

(17) V roku 2019 bola na základe Parížskeho MoP prijatá nová metodika, ktorou sa ako alternatíva k bielemu, sivému a čiernemu zoznamu vlajkových štátov stanovili zoznamy s vysokou, strednou a nízkou úrovňou výkonnosti. Pri prijímaní príslušných vykonávacích aktov by sa osobitná pozornosť mala venovať uvedenej metodike, ktorou sa stanovuje kategorizácia vlajkových štátov. Vykonávanie uvedenej metodiky podľa tejto smernice by malo zabezpečiť spravodlivosť, najmä pokiaľ ide o spôsob, akým sa zaobchádza s vlajkovými štátmi s malými flotilami.

(18) Úradníci štátnej prístavnej kontroly potrebujú čas na prípravu a vykonávanie inšpekcií, a preto je dôležité zabezpečiť, aby mali k dispozícii dostatočný čas. Je to obzvlášť dôležité pri rozšírených inšpekciách, ako aj pri inšpekciách osobných lodí ro-ro v pravidelnej preprave, pri ktorých možno posudzovať prevádzku plavidla.

(19) Vzhľadom na rozsah rozšírených inšpekcií by ich mali vykonávať aspoň dvaja inšpektori štátnej prístavnej kontroly. Ak to nie je možné z objektívnych dôvodov, ako sú špecifiká prístavu (obmedzený personál, problémy s prístupnosťou), pretože oznámenie príchodu bolo príliš krátke alebo sa rozšírená inšpekcia stala nevyhnutnou z dôvodu neočakávaných alebo prvoradých faktorov, tieto dôvody by sa mali riadne zaznamenať.

(20) Digitalizácia je podstatnou stránkou technologického pokroku v oblasti zberu údajov a komunikácie s cieľom pomôcť znížiť náklady a efektívne využívať ľudské zdroje. Počet lodí, ktoré v súčasnosti majú elektronické osvedčenia, stúpa a očakáva sa, že sa zvýši. Účinnosť štátnej prístavnej kontroly by sa preto mala zvýšiť intenzívnejším využívaním elektronických osvedčení, ktoré umožnia vykonávanie lepšie pripravených inšpekcií s väčším zameraním na lode.

(21) Pridávaním nových požiadaviek na inšpekcie, či už na základe práva Únie alebo zo strany IMO, sa štátna prístavná kontrola stáva čoraz zložitejšou, čo svedčí o úzkom prepojení medzi zdravím, bezpečnosťou, ochranou a sociálnymi aspektmi. Je preto potrebné zabezpečiť zvyšovanie úrovne zručností úradníkov štátnej prístavnej kontroly a ich rekvalifikáciu a neustále rozvíjať ich odbornú prípravu. Príslušným orgánom prístavných štátov sa tým umožní v súvislosti s loďami, ktoré zastavujú v ich prístavoch, overiť dodržiavanie platných medzinárodných dohovorov o námornej bezpečnosti a ochrane, o ochrane morského prostredia a o životných a pracovných podmienkach

na palube. Pri vykonávaní takýchto monitorovacích činností nemá prístavný štát zasahovať do právomocí vlajkového štátu, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ ([5]).

(22) Od správnych orgánov vlajkových štátov, ktoré sú členskými štátmi, sa v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES ([6]) vyžaduje, aby mali systém riadenia kvality s cieľom pomôcť členským štátom ďalej zlepšovať ich plnenie funkcie vlajkových štátov a zabezpečiť rovnaké podmienky medzi správnymi orgánmi. Podobnou požiadavkou na správne orgány štátnej prístavnej kontroly by sa malo členským štátom umožniť preukazovať, že organizácia týchto orgánov, ako aj ich politiky, procesy, zdroje a dokumentácia, sú vhodné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. S cieľom zabezpečiť, aby mali členské štáty dostatok času na vykonanie tejto požiadavky, by sa osvedčovanie uvedeného systému riadenia kvality malo zosúladiť s obvyklým intervalom auditu pre systém, ktorý už existuje podľa smernice 2009/21/ES.

(23) S cieľom umožniť, aby bolo uplatňovanie smernice 2009/16/ES aktualizované tak, aby členské štáty mohli plniť svoje záväzky vyplývajúce z medzinárodného práva v súlade s uvedenou smernicou, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o aktualizáciu zoznamu dohovorov v rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES a o zmenu zoznamu postupov a usmernení týkajúcich sa štátnej prístavnej kontroly prijatých na základe Parížskeho MoP. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([7]). Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(24) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení smernice 2009/16/ES týkajúcich sa zoznamu dohovorov v rámci rozsahu jej pôsobnosti, podmienok uplatňovania prílohy VII o rozšírených inšpekciách, jednotného súboru usmernení a postupov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany, ako aj požiadaviek na elektronické osvedčenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([8]).

(25) So zreteľom na úplný monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) v členských štátoch s cieľom monitorovať vykonávanie smernice 2009/16/ES by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie uvedenej smernice po prvýkrát najneskôr päť rokov po dátume transpozície tejto pozmeňujúcej smernice a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie. Následné hodnotenia by sa mali uskutočňovať v päťročných intervaloch.

(26) Keďže ciele tejto smernice vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu sieťových účinkov členských štátov, ktoré konajú spoločne, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(27) Aby sa nekládlo neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, pravidlom *de minimis* by sa malo takýmto členským štátom umožniť odchýliť sa od povinnosti transponovať a vykonávať túto smernicu pod podmienkou, že spĺňajú určité kritériá.

(28) Smernica 2009/16/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a jeho presadzovanie (Ú. v. EÚ L 329, 10.12.2013, s. 1).

([6]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

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

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2009/16/ES

Smernica 2009/16/ES sa mení takto:

1. V článku 2 sa prvý odsek mení takto:

   a) Bod 1 sa mení takto:

      i) Písmeno d) sa nahrádza takto:

         „d) Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (ďalej len ‚dohovor STCW‘);“.

      ii) Dopĺňajú sa tieto písmená:

         „l) Medzinárodný dohovor o kontrole a riadení balastovej vody a sedimentov z lodí z roku 2004 (ďalej len ‚dohovor BWM‘);

         m) Medzinárodný dohovor z Nairobi o odstraňovaní vrakov z roku 2007 (ďalej len ‚dohovor z Nairobi‘);

         n) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí z roku 2009 (ďalej len ‚Hongkonský dohovor‘).“

   b) Bod 3 sa vypúšťa.

   c) Vkladá sa tento bod:

      „8a. ‚inšpekcia‘ znamená overenie stavu lode, jej zariadenia a posádky na základe platných dohovorov, ktoré vykonáva inšpektor. Inšpekcia nie je prehliadkou na účely vydania, potvrdenia alebo obnovenia platnosti štatutárnych osvedčení a následná inšpekčná správa poskytnutá kapitánovi lode nie je osvedčením;“;

   d) Body 11, 12 a 13 sa nahrádzajú takto:

      „11. ‚úvodná inšpekcia‘ znamená inšpekciu na palube lode vykonanú inšpektorom, ktorá zahŕňa aspoň kontroly požadované podľa článku 13 ods. 1.;

      12. ‚podrobnejšia inšpekcia‘ znamená inšpekciu, ktorá zahŕňa prvky úvodnej inšpekcie, pri ktorej je loď a jej zariadenie a posádka ako celok alebo prípadne ich časti za okolností stanovených v článku 13 ods. 3 predmetom hĺbkového preskúmania, ktoré sa vzťahuje na konštrukciu lode, jej zariadenie, posádku, životné a pracovné podmienky a zhodu s postupmi lodnej prevádzky;

      13. ‚rozšírená inšpekcia‘ znamená inšpekciu, ktorá zahŕňa aspoň položky uvedené v prílohe VII a prvky úvodnej inšpekcie. Rozšírená inšpekcia môže zahŕňať podrobnejšiu inšpekciu, kedykoľvek sú na to jasné dôvody v súlade s článkom 13 ods. 3;“.

   e) Bod 20 sa nahrádza takto:

      „20. ‚štatutárne osvedčenie‘ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s uplatniteľnými dohovormi;“.

2. Článok 3 sa mení takto:

   a) Odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

      „3. Ak sa vykonáva inšpekcia lode, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru, členské štáty zabezpečia, aby zaobchádzanie s takouto loďou a jej posádkou nebolo priaznivejšie ako zaobchádzanie s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou daného dohovoru. Takáto loď podlieha podrobnejšej inšpekcii v súlade s postupmi stanovenými na základe Parížskeho MoP. Loď, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru CLC 92, dohovoru o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001

a dohovoru z Nairobi, však automaticky nepodlieha podrobnejšej inšpekcii, ak má loď príslušné osvedčenie vydané štátom, ktorý je zmluvnou stranou uvedených dohovorov, a inšpektor vykonávajúci inšpekciu rozhodne, že podrobnejšia inšpekcia je nepotrebná. Toto rozhodnutie a jeho dôvody sa zaznamenajú do inšpekčnej databázy.

4. Rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 24 metrov, vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, drevené lode jednoduchej konštrukcie, vládne lode používané na neobchodné účely a rekreačné jachty, ktoré sa nevyužívajú v obchode, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice. Na účely tejto smernice sa dĺžka rybárskeho plavidla určuje v súlade s Dohodou z Kapského Mesta z roku 2012 o vykonávaní ustanovení Protokolu z Torremolinosu z roku 1993 týkajúceho sa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti rybárskych plavidiel z Torremolinosu z roku 1977.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„4a. Členské štáty môžu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou 24 metrov a viac. Komisia môže v spolupráci so signatárskymi štátmi Parížskeho MoP prijať usmernenia, ktorými sa stanovia podrobné dojednania pre takýto paralelný a oddelený osobitný systém štátnej prístavnej kontroly pre uvedené rybárske plavidlá.“

3. V článku 5 sa vkladá tento odsek:

„2a. Inšpekcie lodí vykonané členským štátom, ktoré prekračujú ročný inšpekčný záväzok uvedeného členského štátu o 20 % alebo viac, sa nezohľadňujú pri výpočte ročného inšpekčného záväzku zmluvných strán Parížskeho MoP.“

4. Článok 6 sa nahrádza takto:

„*Článok 6*

Podrobné dojednania týkajúce sa splnenia inšpekčného záväzku

1. Členský štát napriek tomu, že nevykonal inšpekcie požadované podľa článku 5 ods. 2 písm. a), spĺňa uvedenú požiadavku, ak takéto vynechané inšpekcie neprekročia 10 % celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách, a to bez ohľadu na ich rizikový profil.

2. Členské štáty bez ohľadu na percentuálny podiel vynechaných inšpekcií uvedený v odseku 1 vykonajú inšpekcie prednostne na lodiach, ktoré v súlade s informáciami poskytnutými z inšpekčnej databázy nezastavujú v prístavoch v rámci Únie často.

3. Členské štáty bez ohľadu na percentuálny podiel vynechaných inšpekcií lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú na kotviskách, uvedený v odseku 1 vykonajú inšpekcie prednostne na lodiach s vysokorizikovým profilom, ktoré v súlade s informáciami z inšpekčnej databázy nezastavujú v prístavoch v rámci Únie často.“

5. V článku 7 sa názov a odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„*Článok 7*

Podrobné dojednania na zabezpečenie vyváženého inšpekčného záväzku v celej Únii

1. Členský štát, v ktorom celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I presiahne jeho inšpekčný podiel uvedený v článku 5 ods. 2 písm. b), spĺňa svoj ročný inšpekčný záväzok, ak vykoná taký počet inšpekcií, ktorý zodpovedá prinajmenšom jeho inšpekčnému podielu uvedenému v článku 5 ods. 2 písm. b), a ak tento členský štát nevynechá viac ako 40 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

2. Členský štát, v ktorom je celkový počet zastavení lodí s faktorom priority I a II menší ako 150 % inšpekčného podielu uvedeného v článku 5 ods. 2 písm. b), napriek tomu spĺňa svoj ročný inšpekčný záväzok, ak vykoná inšpekcie na dvoch tretinách lodí s faktorom priority I a II z celkového počtu lodí s faktorom priority I a II, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.“

6. Článok 8 sa mení takto:

a) Odseky 1, 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

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

a) ak by sa inšpekcia mohla vykonať pri ktoromkoľvek ďalšom zastavení lode v tom istom členskom štáte do 15 dní od skutočného času odchodu za predpokladu, že loď medzitým nezastavuje v žiadnom inom prístave v rámci Únie ani regiónu Parížskeho MoP s výnimkou prístavov vlajkového štátu lode;

b) ak by sa inšpekcia mohla vykonať v inom prístave zastavenia v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP do 15 dní od skutočného času odchodu za predpokladu, že štát, v ktorom sa takýto prístav zastavenia nachádza, vopred súhlasil s vykonaním inšpekcie alebo

c) ak by sa inšpekcia lode vrátane osobných lodí ro-ro alebo vysokorýchlostných osobných plavidiel prevádzkovaných v pravidelnej preprave mohla vykonať v tom istom prístave zastavenia do 15 dní od skutočného času odchodu.

Ak sa členský štát rozhodne odložiť inšpekciu podľa prvého pododseku, táto odložená inšpekcia sa nezapočítava do plnenia ročného inšpekčného záväzku tohto členského štátu uvedeného v článkoch 6 a 7, ak sa odložená inšpekcia ako taká zaznamená do inšpekčnej databázy.

2. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodi s faktorom priority I alebo II z prevádzkových dôvodov, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak sa dôvod jej nevykonania zaznamená do inšpekčnej databázy a platí ktorákoľvek z týchto výnimočných okolností:

a) príslušný orgán dospeje k záveru, že inšpekcia by predstavovala riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode alebo jej posádky, alebo pre prístav či morské prostredie;

b) zastavenie lode v prístave sa uskutočňuje len počas noci alebo

c) zastavenie lode je prikrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo.

Ak platí okolnosť uvedená v písm. b), členský štát prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa v príslušných prípadoch vykonala inšpekcia na lodiach, ktoré pravidelne zastavujú počas noci.

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

a) sa na lodi do 15 dní od skutočného času odchodu vykoná inšpekcia v inom prístave alebo na kotvisku v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP v súlade s prílohou I;

b) zastavenie lode v prístave sa uskutočňuje len počas noci alebo je jej zastavenie prikrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo, a dôvod nevykonania inšpekcie sa zaznamená do inšpekčnej databázy, alebo

c) sa príslušný orgán domnieva, že inšpekcia by predstavovala riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode alebo jej posádky alebo pre prístav či morské prostredie, a dôvod nevykonania inšpekcie sa zaznamená do inšpekčnej databázy.“

b) Dopĺňa sa tento odsek:

„4. Ak sa inšpekcia nevykoná z dôvodu mimoriadnych a nepredvídaných okolností, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu a dôvod nevykonania inšpekcie sa zaznamená do inšpekčnej databázy. Tieto okolnosti sa musia riadne zdôvodniť a oznámiť Komisii.“

7. Článok 9 sa vypúšťa.

8. V článku 10 sa odseky 2 a 3 nahrádzajú takto:

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

a) generické parametre:

generické parametre sa zakladajú na type, veku, vlajke, uznaných zainteresovaných organizáciách a výkonnosti spoločnosti v súlade s prílohou I časťou I bodom 1 a prílohou II;

b) historické parametre:

historické parametre sa zakladajú na počte nedostatkov a zadržaní v priebehu daného obdobia v súlade s prílohou I časťou I bodom 2 a prílohou II;

c) environmentálne parametre:

environmentálne parametre sa zakladajú na počte nedostatkov, pokiaľ ide o dohovory MARPOL 73/78, AFS 2001, dohovor BWM, dohovor CLC 92, dohovor o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001, dohovor z Nairobi a Hongkonský dohovor v súlade s prílohou I časťou I bodom 3 a prílohou II.

3. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví metodiku na posúdenie generických rizikových parametrov týkajúcich sa najmä kritérií súvisiacich s vlajkovým štátom a kritérií súvisiacich s výkonnosťou spoločnosti prijatých na základe Parížskeho MoP v roku 2019, ktorými sa stanovia zoznamy s vysokou, strednou a nízkou úrovňou výkonnosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.“

9. Článok 13 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) sa presvedčil o celkovom stave lode, ako aj o hygienických podmienkach na lodi, a to vrátane strojovne a ubytovania;“.

b) Odsek 2 sa vypúšťa.

10. Článok 14 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Rozšírenej inšpekcii v súlade s prílohou I časťou II bodmi 3A a 3B podliehajú tieto kategórie lodí:

a) lode s vysokorizikovým profilom;

b) osobné lode, lode na hromadný náklad, ropné tankery, tankery na prepravu plynu, tankery na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankery na prepravu chemikálií staršie ako 12 rokov;

c) lode s vysokorizikovým profilom alebo osobné lode, lode na hromadný náklad, ropné tankery, tankery na prepravu plynu, tankery na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankery na prepravu chemikálií staršie ako 12 rokov v prípadoch prvoradých alebo neočakávaných faktorov;

d) lode, ktoré podliehajú inšpekcii na základe príkazu na zamietnutie vstupu vydaného v súlade s článkom 16 a článkom 21 ods. 4.“

b) Odsek 3 sa vypúšťa.

c) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Rozšírenú inšpekciu vykonávajú podľa možnosti najmenej dvaja inšpektori štátnej prístavnej kontroly. Ak to nie je možné, dôvody sa riadne zaznamenajú do inšpekčnej databázy. Rozsah rozšírenej inšpekcie vrátane rizikových oblastí, na ktoré sa má vzťahovať, je uvedený v prílohe VII. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné dojednania na zabezpečenie jednotných podmienok uplatňovania prílohy VII. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.“

11. Článok 14a sa mení takto:

a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Článok 11 písm. a) a článok 14 sa neuplatňujú na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá v pravidelnej preprave, na ktorých sa vykonala inšpekcia podľa tohto článku.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„4a. Prevádzkovateľ alebo kapitán lode zabezpečí, aby bol v prevádzkovom pláne dostatočný čas na vykonanie inšpekcií stanovených v prílohe XVII bode 1.1 a bode 2 písm. a).“

12. Článok 16 sa mení takto:

a) Odseky 1 až 4 sa nahrádzajú takto:

„1. Členský štát zamietne vstup do svojich prístavov a na kotviská každej lodi, ktorá:

a) sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený na zozname s nízkou úrovňou výkonnosti prijatom v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovanom Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo signatárskeho štátu Parížskeho MoP, alebo

b) sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je uvedený na zozname s vysokou alebo strednou úrovňou výkonnosti prijatom v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovanom Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo signatárskeho štátu Parížskeho MoP.

Prvý pododsek tohto odseku sa neuplatňuje v situáciách uvedených v článku 21 ods. 6.

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

2. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí troch mesiacov odo dňa vydania tohto príkazu a po splnení podmienok uvedených v prílohe VIII bodoch 3 až 6.

Ak sa príkaz na zamietnutie vstupu lodi vydá druhýkrát, uvedený príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší až po uplynutí 12 mesiacov.

3. Akékoľvek ďalšie zadržanie v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo signatárskeho štátu Parížskeho MoP, má za následok zamietnutie vstupu lode do všetkých prístavov alebo na všetky kotviská v rámci Únie. Takýto tretí príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť po uplynutí 24 mesiacov odo dňa jeho vydania, len ak:

a) sa loď plaví pod vlajkou štátu, ktorý sa vzhľadom na svoju mieru zadržania neuvádza na zozname s nízkou úrovňou výkonnosti ani na zozname so strednou úrovňou výkonnosti;

b) štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie, ktoré sú uznané podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 (*);

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

d) splnili sa podmienky uvedené v prílohe VIII bodoch 3 až 6.

Každá loď, ktorá nespĺňa kritériá uvedené v prvom pododseku, má po uplynutí 24 mesiacov odo dňa vydania príkazu na zamietnutie vstupu natrvalo zamietnutý vstup do všetkých prístavov alebo na všetky kotviská v rámci Únie.

4. Každé ďalšie zadržanie lode plaviacej sa pod vlajkou štátu uvedeného na zozname so strednou alebo nízkou úrovňou výkonnosti v prístave alebo na kotvisku v rámci Únie po treťom príkaze na zamietnutie vstupu má za následok trvalé zamietnutie vstupu lode do všetkých prístavov alebo na všetky kotviská v rámci Únie.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11).“

b) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„4a. Lodi plaviacej sa pod vlajkou štátu uvedeného na zozname s vysokou úrovňou výkonnosti, ktorej bol vstup zamietnutý trikrát alebo viackrát a ktorá je zadržaná v prístave alebo na kotvisku Únie v čase svojej prvej inšpekcie v Únii po uvedenom treťom alebo akomkoľvek ďalšom zamietnutí vstupu, sa:

a) zamietne vstup do ktoréhokoľvek prístavu alebo na ktorékoľvek kotvisko Únie na obdobie 24 mesiacov, ak štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie uznané podľa nariadenia (ES) č. 391/2009;

b) natrvalo zamietne vstup do ktoréhokoľvek prístavu alebo na ktorékoľvek kotvisko v rámci Únie, ak štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode nevydala organizácia alebo organizácie uznané podľa nariadenia (ES) č. 391/2009.

4b. Obdobia zamietnutia vstupu sa v prípade viacnásobného zadržania predĺžia o 12 mesiacov, ak sa uplatňuje opatrenie na zamietnutie vstupu v súlade s článkom 21 ods. 4.“

13. V článku 17 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Po ukončení inšpekcie inšpektor vypracuje inšpekčnú správu v súlade s prílohou IX. Kapitánovi lode sa poskytne kópia inšpekčnej správy.“

14. V článku 19 ods. 4 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„4. Ak z inšpekcie vyplynie, že loď nie je vybavená funkčným zapisovačom údajov o plavbe, pričom použitie takéhoto zapisovača je povinné v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES (*), príslušný orgán zabezpečí, aby bola táto loď zadržaná.

(*) 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).“

15. V článku 20 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Vlastník alebo prevádzkovateľ lode alebo zástupca vlastníka alebo prevádzkovateľa lode v členskom štáte má právo odvolať sa proti zadržaniu alebo zamietnutiu vstupu príslušným orgánom. Odvolanie nemá odkladný účinok na výkon zadržania alebo zamietnutia vstupu.“

16. Článok 21 sa mení takto:

a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členské štáty prijmú opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol do všetkých prístavov alebo na všetky kotviská v rámci Únie zamietnutý vstup lodí uvedených v odseku 1 tohto článku a zadržaných lodí uvedených v článku 19 ods. 2, ktoré:

a) vyplávajú na more bez splnenia podmienok určených príslušným orgánom ktoréhokoľvek členského štátu v inšpekčnom prístave alebo

b) majú povolenie vyplávať na more pod podmienkou, že splnia platné požiadavky dohovorov následným zastavením sa v opravárenskej lodenici určenej podľa odseku 1 tohto článku, ale nespravia tak.

Príkaz na zamietnutie vstupu sa stáva platným odo dňa jeho vydania. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí 12 mesiacov odo dňa vydania tohto príkazu a po splnení podmienok uvedených v prílohe VIII bodoch 3 až 6.“

b) Odseky 5 a 6 sa nahrádzajú takto:

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

V prípadoch uvedených v odseku 4 prvom pododseku písm. b) príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza opravárenská lodenica, informuje orgán členského štátu, v ktorom sa zistili nedostatky na lodi, či loď prišla. Ak príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa zistili nedostatky na lodi, zistí, že loď nezastavila v danej opravárenskej lodenici, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

V prípadoch uvedených v odseku 4 prvom pododseku písm. b), ak sa opravárenská lodenica určená podľa odseku 1 nenachádza v členskom štáte a príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa zistili nedostatky na lodi, sa dozvie, že loď nezastavila v uvedenej opravárenskej lodenici, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.

Pred zamietnutím vstupu lode môže členský štát požiadať o konzultáciu so správnym orgánom vlajkového štátu dotknutej lode.

6. Odchylne od odseku 4 môže príslušný orgán daného prístavného štátu povoliť lodi uvedenej v danom odseku vstup do určitého prístavu alebo na určité kotvisko v prípade vyššej moci alebo prvoradých bezpečnostných dôvodov s cieľom znížiť alebo minimalizovať riziko znečistenia alebo s cieľom odstrániť nedostatky v súlade s odsekom 1 za predpokladu, že vlastník, prevádzkovateľ alebo kapitán lode vykonali zodpovedajúce opatrenia k spokojnosti príslušného orgánu daného členského štátu s cieľom zaistiť bezpečný vstup dotknutej lode do daného prístavu alebo na dané kotvisko.“

17. V článku 22 sa odsek 7 nahrádza takto:

„7. Komisia v spolupráci s členskými štátmi a signatárskymi štátmi Parížskeho MoP a na základe odborných poznatkov a skúseností získaných na úrovni členských štátov v Únii a v rámci Parížskeho MoP vypracuje odborný vzdelávací program na podporu odbornej prípravy a posudzovania spôsobilosti inšpektorov štátnej prístavnej kontroly zo strany členských štátov s cieľom doplniť politiku odbornej prípravy v rámci Parížskeho MoP, a tak harmonizovať postupy štátnej prístavnej kontroly.

Komisia v spolupráci s členskými štátmi a signatárskymi štátmi Parížskeho MoP neustále zisťuje nové potreby odbornej prípravy a reaguje na ne, pričom poskytuje podklady pre zmenu učebných osnov, učebných plánov a obsahu programu odbornej prípravy pre inšpektorov, najmä pokiaľ ide o nové výzvy v oblasti námornej bezpečnosti súvisiace s environmentálnymi, sociálnymi a pracovnými otázkami a s novými technológiami, ako aj podklady vo vzťahu k ďalším povinnostiam, ktoré vyplývajú z príslušných právnych nástrojov.“

18. V článku 23 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty prijmú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby ich lodivodi, ktorí sa zapájajú do navádzania lodí do prístaviska alebo ich vyvedenia z prístaviska alebo pôsobia na lodiach plaviacich sa do prístavu alebo v tranzite v rámci členského štátu, okamžite informovali príslušný orgán prístavného alebo prípadne pobrežného štátu o zistení zjavných anomálií pri bežnom vykonávaní ich zvyčajných povinností, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť vrátane bezpečnej plavby lode či bezpečnosti námorníkov na palube alebo ktoré môžu predstavovať hrozbu poškodenia morského prostredia.

2. Ak prístavné orgány alebo subjekty pri vykonávaní svojich zvyčajných povinností zistia, že loď v ich prístave má zjavné anomálie, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť vrátane bezpečnej plavby lode či bezpečnosti námorníkov na palube alebo ktoré môžu predstavovať hrozbu poškodenia morského prostredia, okamžite informujú príslušný orgán prístavného štátu.“

19. V článku 24 sa odseky 2 a 3 nahrádzajú takto:

„2. Členské štáty prijmú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa informácie o skutočnom čase príchodu a skutočnom čase odchodu každej lode, ktorá zastaví v ich prístavoch a na ich kotviskách, do troch hodín od času príchodu, respektíve odchodu lode preniesli spolu s identifikátorom dotknutého prístavu alebo kotviska do inšpekčnej databázy prostredníctvom systému Únie na výmenu námorných informácií SafeSeaNet uvedeného v článku 3 písm. s) smernice 2002/59/ES. Po prenose týchto informácií do inšpekčnej databázy prostredníctvom systému SafeSeaNet sú členské štáty oslobodené od povinnosti poskytovať údaje v súlade s bodom 1.2 a bodom 2 písm. a) a b) prílohy XIV k tejto smernici.

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

Členské štáty do 72 hodín zabezpečia, aby sa informácie prenesené do inšpekčnej databázy potvrdili na účely uverejnenia. Inšpekčnú správu podľa možnosti pred jej prenosom do databázy potvrdí inšpektor štátnej prístavnej kontroly alebo iný náležite poverený zamestnanec príslušného orgánu, ktorý nebol súčasťou tímu, ktorý inšpekciu vykonal.“

20. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 24a*

Elektronické osvedčenia

Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví funkčné a technické špecifikácie validačného nástroja pre elektronické štatutárne osvedčenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.“

21. Článok 25 sa nahrádza takto:

„*Článok 25*

Výmena informácií a spolupráca

Každý členský štát zabezpečí, aby jeho prístavné orgány alebo subjekty a iné príslušné orgány alebo subjekty poskytovali príslušnému orgánu tieto druhy informácií, ktoré majú k dispozícii:

a) informácie o lodiach, ktoré neoznámili žiadne informácie v súlade s požiadavkami tejto smernice, smernice 2002/59/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 (*) a vo vhodných prípadoch ani nariadenia (ES) č. 725/2004;

b) informácie o lodiach, ktoré vyplávali na more bez splnenia ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2019/883;

c) informácie o lodiach, ktorým bol zamietnutý vstup alebo ktoré boli vyhostené z prístavu z bezpečnostných dôvodov;

d) informácie o zjavných anomáliách nahlásených v súlade s článkom 23.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 116).“

22. Článok 30 sa nahrádza takto:

„*Článok 30*

Monitorovanie dodržiavania zhody a výkonu členských štátov

Komisia s cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie tejto smernice a monitorovať celkové fungovanie systému štátnej prístavnej kontroly Únie v súlade s nariadením (ES) č. 1406/2002 zhromažďuje potrebné informácie a uskutočňuje návštevy v členských štátoch.

Každý členský štát vypracuje, zavedie a spravuje systém riadenia kvality vzťahujúci sa na operačné časti činností súvisiacich s funkciami pobrežného štátu, ktoré vykonávajú ich správne orgány priamo zapojené do inšpekcií. Tento systém riadenia kvality sa osvedčí v súlade s platnými medzinárodnými normami kvality do 6. júla 2032.“

23. Článok 30a sa nahrádza takto:

„*Článok 30a*

Delegované akty

Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 30b s cieľom zmeniť článok 2 bod 1, pokiaľ ide o zoznam dohovorov v ňom uvedených, a to po prijatí takých dohovorov ako príslušného nástroja na základe Parížskeho MoP,

a zmeniť prílohu VI s cieľom doplniť alebo aktualizovať zoznam postupov, usmernení, pokynov a obežníkov, ktoré sa týkajú štátnej prístavnej kontroly, prijatých na základe Parížskeho MoP a stanovených v uvedenej prílohe.“

24. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 31a*

Zmeny dohovorov

Zmeny dohovorov sa uplatňujú bez toho, aby bol dotknutý postup kontroly zhody stanovený v článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.“

25. Článok 33 sa nahrádza takto:

„*Článok 33*

Vykonávacie akty

Pri prijímaní vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 3, článku 14 ods. 4, článku 15 ods. 4, článku 18a ods. 7, článku 23 ods. 5, článku 24a ods. 1 a článku 27 druhom odseku v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 Komisia osobitne dbá o zabezpečenie toho, aby sa v uvedených aktoch zohľadnili odborné znalosti a skúsenosti získané pri uplatňovaní inšpekčného systému v Únii a nadviazalo sa na odborné znalosti Parížskeho MoP.“

26. Článok 35 sa nahrádza takto:

„*Článok 35*

Preskúmanie vykonávania

Komisia do 6. júla 2032 a následne každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice a jej dodržiavaní. Na základe uvedenej správy Komisia určí, či je potrebné predložiť legislatívny návrh na zmenu tejto smernice alebo na ďalšie právne akty v tejto oblasti.

Po tom, ako IMO ukončí revíziu svojho ukazovateľa uhlíkovej náročnosti (CII), Komisia posúdi, či je uvedený ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII) vhodný ako environmentálny parameter na určenie rizikového profilu lode podľa tejto smernice. Komisia na základe tohto posúdenia zváži vo vhodných prípadoch legislatívny návrh.“

27. Príloha I sa nahrádza znením uvedeným v prílohe I k tejto smernici.

28. Príloha II sa nahrádza znením uvedeným v prílohe II k tejto smernici.

29. Príloha III sa vypúšťa.

30. Príloha IV sa nahrádza znením uvedeným v prílohe III k tejto smernici.

31. Príloha VI sa nahrádza znením uvedeným v prílohe IV k tejto smernici.

32. Príloha VIII sa nahrádza znením uvedeným v prílohe V k tejto smernici.

33. Príloha XII sa nahrádza znením uvedeným v prílohe VI k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijmú a uverejnia do 6. júla 2027 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

3. Odchylne od odseku 1 môžu členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy a môžu preukázať, že z celkového počtu jednotlivých plavidiel, ktoré v priebehu troch predchádzajúcich rokov každý rok zastavili v ich riečnych prístavoch, je menej ako 5 % lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, uplatniť výnimku z povinnosti transponovať a uplatňovať túto smernicu.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 27. novembra 2024

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
R. METSOLA	BÓKA J.

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA I

PRVKY INŠPEKČNÉHO SYSTÉMU ŠTÁTNEJ PRÍSTAVNEJ KONTROLY ÚNIE

(v zmysle článku 5)

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

I. Rizikový profil lode

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

1. generické parametre:

a) typ lode:

osobné lode, lode na hromadný náklad, ropné tankery, tankery na prepravu plynu, tankery na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankery na prepravu chemikálií sa považujú za lode predstavujúce vyššie riziko;

b) vek lode:

lode staršie ako 12 rokov sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko;

c) úroveň výkonnosti vlajkového štátu:

i) lode, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu s vysokou mierou zadržania v rámci Únie a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko;

ii) lode, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu s nízkou mierou zadržania v rámci Únie a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko;

iii) lode, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý ratifikoval všetky povinné nástroje IMO a ILO uvedené v článku 2 bode 1, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko;

d) uznané organizácie:

i) lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie a ktoré majú nízku alebo veľmi nízku úroveň výkonnosti, pokiaľ ide o ich mieru zadržania v rámci Únie a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko;

ii) lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie a ktoré majú vysokú úroveň výkonnosti, pokiaľ ide o ich mieru zadržania v rámci Únie a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko;

iii) lode, ktorým osvedčenia vydali organizácie uznané v súlade s nariadením (ES) č. 391/2009;

e) úroveň výkonnosti spoločnosti:

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

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

2. Historické parametre

i) lode, ktoré boli zadržané viac ako jeden raz, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko;

ii) lode, ktoré mali počas inšpekcií vykonaných v období uvedenom v prílohe II menej nedostatkov, ako je počet nedostatkov uvedený v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko;

iii) lode, ktoré neboli zadržané počas obdobia uvedeného v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

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

— vysoké riziko,

— štandardné riziko,

— nízke riziko.

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

3. Environmentálne parametre

lode, ktoré mali počas inšpekcií vykonaných v období uvedenom v prílohe II viac nedostatkov, ako je počet nedostatkov súvisiacich s dohovorom MARPOL 73/78, AFS 2001, dohovorom BWM, dohovorom CLC 92, dohovorom o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001, dohovorom z Nairobi a Hongkonským dohovorom uvedeným v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

II. Inšpekcie na lodiach

1. Pravidelné inšpekcie

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

Členské štáty vykonávajú pravidelnú inšpekciu na:

— každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa nevykonala inšpekcia v prístave ani na kotvisku v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných šiestich mesiacov. Lode s vysokorizikovým profilom podliehajú inšpekcii od piateho mesiaca,

— každej lodi so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa nevykonala inšpekcia v prístave ani na kotvisku v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 12 mesiacov. Lode so štandardným rizikovým profilom podliehajú inšpekcii od 10. mesiaca,

— každej lodi s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa nevykonala inšpekcia v prístave ani na kotvisku v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 36 mesiacov. Lode s nízkorizikovým profilom podliehajú inšpekcii od 24. mesiaca.

2. Dodatočné inšpekcie

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

2A. Prvoradé faktory

Na lodiach, pre ktoré platia tieto prvoradé faktory, sa vykoná inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie:

— lode, ktoré boli od poslednej inšpekcie v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené alebo stiahnuté zo svojej triedy,

— lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu,

— lode, ktoré nemožno identifikovať v inšpekčnej databáze,

— lode, ktoré:

— boli na svojej plavbe do prístavu účastníkmi zrážky, uviazli na plytčine alebo stroskotali,

— boli obvinené z údajného porušenia predpisov o vypúšťaní škodlivých látok alebo odpadových látok,

— chybne alebo nebezpečne manévrovali, čím porušili opatrenia o trasách prijaté IMO alebo nedodržali prax a postupy bezpečnej plavby,

— mali predtým zakázaný vstup (prvá inšpekcia nasledujúca po zrušení príkazu na zamietnutie vstupu) alebo

— boli účastníkmi vážneho incidentu, najmä na ktorých došlo k veľkému požiaru na palube, poruche motora a smrteľným nehodám.

2B. Neočakávané faktory

Lode, pre ktoré platia tieto neočakávané faktory, môžu podliehať inšpekcii bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Rozhodnutie vykonať takúto dodatočnú inšpekciu sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu. Ide o:

— lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté od poslednej inšpekcie v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP,

— lode, pri ktorých lodivodi alebo prístavné orgány alebo subjekty nahlásili, že majú zjavné anomálie, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť ich plavby alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade s článkom 23 tejto smernice. Uvedené správy môžu obsahovať informácie z plavebno-prevádzkovej služby o plavbe lode,

— lode, ktoré nesplnili príslušné oznamovacie povinnosti uvedené v smernici (EÚ) 2019/883,

— lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti, a to vrátane sťažnosti podanej na pevnine, zo strany kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie s oprávneným záujmom o bezpečnú prevádzku lode, životné a pracovné podmienky na palube alebo o prevenciu znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú,

— lode, pri ktorých boli nahlásené nevyriešené nedostatky v rámci kódexu ISM (3 mesiace po zistení nedostatku),

— lode, ktoré boli zadržané pred viac ako 3 mesiacmi,

— lode, pri ktorých boli hlásené problémy v súvislosti s ich nákladom, najmä škodlivým a nebezpečným nákladom,

— lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie,

— lode, o ktorých sú známe informácie zo spoľahlivého zdroja, že ich rizikové parametre sa líšia od zaznamenaných parametrov, a tým sa zvýšila úroveň rizika,

— lode, pre ktoré sa schválil akčný plán na nápravu nedostatkov uvedený v článku 19 ods. 2a, ale pri ktorých inšpektor neskontroloval vykonanie uvedeného plánu.

3. Systém výberu

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

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

— každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných šesť mesiacov,

— každej osobnej lodi, lodi na hromadný náklad, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, tankeri na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankeri na prepravu chemikálií starších ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

— každej lodi staršej ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, lode na hromadný náklad, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, tankera na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankera na prepravu chemikálií;

c) v prípade prvoradého faktora:

— podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokorizikovým profilom a na každej osobnej lodi, lodi na hromadný náklad, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, tankeri na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankeri na prepravu chemikálií starších ako 12 rokov,

— podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi staršej ako 12 rokov s výnimkou osobnej lode, lode na hromadný náklad, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, tankera na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankera na prepravu chemikálií,

— rozšírená inšpekcia sa vykoná na každej lodi pri prvej inšpekcii po zrušení príkazu na zamietnutie vstupu.

3B. Ak príslušný orgán rozhodne o vykonaní inšpekcie na lodi s faktorom priority II, uplatňuje sa tento prístup:

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

— každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných päť mesiacov,

— každej osobnej lodi, lodi na hromadný náklad, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, tankeri na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankeri na prepravu chemikálií starších ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo

— každej osobnej lodi, lodi na hromadný náklad, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, tankeri na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankeri na prepravu chemikálií starších ako 12 rokov s nízkorizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

— každej lodi staršej ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, lode na hromadný náklad, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, tankera na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankera na prepravu chemikálií alebo

— každej lodi staršej ako 12 rokov s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, lode na hromadný náklad, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, tankera na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankera na prepravu chemikálií;

c) v prípade neočakávaného faktora:

— podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokorizikovým profilom alebo na každej osobnej lodi, lodi na hromadný náklad, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynu, tankeri na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankeri na prepravu chemikálií starších ako 12 rokov,

— podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi staršej ako 12 rokov s výnimkou osobnej lode, lode na hromadný náklad, ropného tankera, tankera na prepravu plynu, tankera na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tankera na prepravu chemikálií.“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA II

URČENIE RIZIKOVÉHO PROFILU LODE

(v zmysle článku 10 ods. 2)

				Profil			
				Loď s vysokorizikovým profilom		Loď so štandardným rizikovým profilom	Loď s nízkorizikovým profilom
Generické parametre				Kritériá	Vážené body	Kritériá	Kritériá
1	Typ lode			Osobná loď, loď na hromadný náklad, ropný tanker, tanker na prepravu plynu, tanker na prepravu škodlivých kvapalných látok alebo tanker na prepravu chemikálií	1	Ani loď s vysokorizikovým profilom, ani loď s nízkorizikovým profilom	Všetky typy
2	Vek lode			Všetky typy > 12 rokov	1		Akýkoľvek vek
3a	Vlajkový štát	Nízka úroveň výkonnosti			2		Vysoká úroveň výkonnosti
3b		Ratifikované všetky nástroje IMO/ILO uvedené v článku 2		—	—		Áno
4a	Uznaná organizácia	Úroveň výkonnosti	V	—	—		Vysoká
			S	—	—		—
			N	Nízka	1		—
			VN	Veľmi nízka			—
4b		Uznaná EÚ		—	—		Áno
5	Spoločnosť	Úroveň výkonnosti	V	—	—		Vysoká
			S	—	—		—
			N	Nízka	2		—
			VN	Veľmi nízka			—

			Profil			
			Loď s vysokorizikovým profilom		Loď so štandardným rizikovým profilom	Loď s nízkorizikovým profilom
Generické parametre			Kritériá	Vážené body	Kritériá	Kritériá
Historické parametre						
6	Počet nedostatkov zaznamenaných pri každej inšpekcii za predchádzajúcich 36 mesiacov	Nedostatky	>6 pri jednej z inšpekcií	1		≤ 5 pri každej jednotlivej inšpekcii (a aspoň jedna inšpekcia sa vykonala v období predchádzajúcich 36 mesiacov)
7	Počet zadržaní za predchádzajúcich 36 mesiacov	Zadržania	≥ 2 zadržania	1		Žiadne zadržanie
Environmentálne parametre						
8	Počet nedostatkov súvisiacich s dohovorom MARPOL 73/78, AFS 2001, dohovorom BWM, dohovorom CLC 92, dohovorom o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001, dohovorom z Nairobi a Hongkonským dohovorom zaznamenaný pri každej inšpekcii za predchádzajúcich 36 mesiacov	Nedostatky	>2 pri jednej z inšpekcií	1		

Lode s vysokorizikovým profilom sú lode, ktoré spĺňajú kritériá na celkovú hodnotu päť alebo viac vážených bodov.

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

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

“

PRÍLOHA III

„PRÍLOHA IV

ZOZNAM OSVEDČENÍ A DOKUMENTOV

(v zmysle článku 13 ods. 1)

Zoznam osvedčení a dokladov, ktoré by sa v príslušnom rozsahu mali kontrolovať ako minimum počas inšpekcie (vo vhodných prípadoch):

1. medzinárodné osvedčenie o priestornosti lode;
2. správy o predchádzajúcich inšpekciách štátnej prístavnej kontroly;
3. osvedčenie o bezpečnosti osobnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
4. osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
5. osvedčenie o bezpečnostnom vybavení nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
6. osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
7. osvedčenie o bezpečnosti nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
8. osvedčenie o výnimke (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12);
9. osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/14.2);
10. medzinárodné osvedčenie o nákladovej značke (Medzinárodný dohovor o nákladovej značke a príslušný protokol LL 66, článok 16.1);
11. medzinárodné osvedčenie o výnimke z nákladovej značky (Medzinárodný dohovor o nákladovej značke a príslušný protokol LL 66, článok 16.2);
12. medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou (dohovor MARPOL, príloha I, pravidlo 7.1);
13. medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu pri hromadnej preprave škodlivých kvapalných látok (NLS) (dohovor MARPOL, príloha II, pravidlo 9.1);
14. medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania splaškami (ISPPC) (dohovor MARPOL, príloha IV, pravidlo 5.1, obežník MEPC.1/Circ.408);
15. medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia (IAPPC) (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 6.1);
16. medzinárodné osvedčenie o energetickej efektívnosti (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 6);
17. medzinárodné osvedčenie o nakladaní s balastovou vodou (IBWMC) (dohovor BWM, článok 9 ods. 1 písm. a) a pravidlo E-2);
18. medzinárodné osvedčenie pre antivegetatívne systémy (osvedčenie IAFS) (dohovor AFS 2001, príloha 4, pravidlo 2);
19. vyhlásenie o AFS (dohovor AFS 2001, príloha 4, pravidlo 5);
20. medzinárodné osvedčenie o bezpečnosti lode (ISSC) alebo dočasné medzinárodné osvedčenie o bezpečnosti lode (kódex ISPS, časť A/19 a dodatky);
21. osvedčenia pre kapitánov lode, dôstojníkov alebo členov posádky vydané v súlade s dohovorom STCW (dohovor STCW, článok VI, pravidlo I/2, a kódex STCW, oddiel A – I/2);
22. kópia dokladu o zhode alebo kópia dočasného dokladu o zhode vydaných v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (DoC) (kódex ISM) (dohovor SOLAS 1974, pravidlo IX/4.2, kódex ISM, odseky 13 a 14);
23. osvedčenie o bezpečnostnom manažmente alebo dočasné osvedčenie o bezpečnostnom manažmente vydané v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (SMC) (dohovor SOLAS 1974, pravidlo IX/4.3, kódex ISM, odseky 13 a 14);
24. medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov, resp. osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov (kódex IGC, pravidlo 1.5.4, alebo kódex GC, pravidlo 1.6);

25. medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií, resp. osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií (kódex IBC, pravidlo 1.45.4, a kódex BCH, pravidlo 1.6.3);

26. osvedčenie o spôsobilosti INF (Medzinárodný kódex pre bezpečnú prepravu vyhoretého jadrového paliva, plutónia a vysokorádioaktívnych odpadov v balenej forme na palubách lodí) (dohovor SOLAS 1974, pravidlo VII/16, a kódex INF, pravidlo 1.3);

27. osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami (dohovor CLC 92, článok VII ods. 2);

28. osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami zo zásobníkov (dohovor o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001, článok 7.2);

29. osvedčenie o poistení alebo iná finančná záruka týkajúca sa zodpovednosti za odstraňovanie vrakov (dohovor z Nairobi, článok 12);

30. osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných lodí a povolenie na ich prevádzku (dohovor SOLAS 1974, pravidlo X/3.2 a kódex HSC 94/00, pravidlá 1.8.1 a 1.9);

31. doklad o zhode so špecifickými požiadavkami na lode prepravujúce nebezpečný tovar (dohovor SOLAS 1974, pravidlo II-2/19.4);

32. doklad oprávňujúci na prepravu obilia a príručka pre nakládku obilia (dohovor SOLAS 1974, pravidlo VI/9, Medzinárodný kódex pre bezpečnú hromadnú prepravu obilia, oddiel 3);

33. vyhlásenie o zhode schémy posudzovania stavu (CAS), záverečná správa a preskúmanie záznamov o schéme posudzovania stavu [dohovor MARPOL 73/78, príloha I, pravidlá 20 a 21, rezolúcia MEPC.94(46) zmenená rezolúciami MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) a MEPC.236(65)];

34. súvislý prehľad histórie lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo XI-1/5);

35. kniha ropných látok, časti I a II (dohovor MARPOL 73/78, príloha I, pravidlá 17 a 36);

36. kniha záznamov o náklade (dohovor MARPOL 73/78, príloha II, pravidlo 15);

37. kniha záznamov o odpade, časti I a II (dohovor MARPOL 73/78, príloha V, pravidlo 10.3);

38. plán spracovania odpadu [dohovor MARPOL 73/78, príloha V, pravidlo 10, rezolúcia MEPC.220(63)];

39. lodný denník a záznamy o úrovni a stave pri zapnutom/vypnutom zapaľovaní lodných naftových motorov (dohovor MARPOL 73/78, príloha VI, pravidlo 13.5.3);

40. lodný denník pre výmenu naftového paliva (dohovor MARPOL 73/78, príloha VI, pravidlo 14.6);

41. kniha záznamov o látkach poškodzujúcich ozónovú vrstvu (dohovor MARPOL 73/78, príloha VI, pravidlo 12.6);

42. kniha záznamov o balastovej vode (BWRB) (dohovor BWM, článok 9 ods. 1 písm. b) a pravidlo B-2);

43. pevné plynové hasiace systémy – osvedčenie o výnimke pre nákladné priestory a akýkoľvek zoznam nákladu (dohovor SOLAS 1974, pravidlo II-2/10.7.1.4);

44. zoznam nebezpečného tovaru alebo plán uloženia (dohovor SOLAS 1974, pravidlá VII/4 a VII/7-2; dohovor MARPOL 73/78, príloha III, pravidlo 54);

45. v prípade ropných tankerov záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a kontrolnom systéme pre poslednú plavbu so záťažou (dohovor MARPOL 73/78, príloha I, pravidlo 31.2);

46. kooperačný plán pátrania a záchrany pre osobné lode plaviace sa na stanovených trasách (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/7.3);

47. v prípade osobných lodí zoznam prevádzkových obmedzení (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/30.2);

48. plavebné mapy a plavebné publikácie (dohovor SOLAS 1974, pravidlá V/19.2.1.4 a V/27);

49. záznamy o čase odpočinku a tabuľka práce na palube lode (kódex STCW, oddiel A-VIII/1.5 a 1.7, dohovor MOP č. 180, články 5.7 a 8.1, a Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC), norma A.2.3.10 a A.2.3.12);

50. Námorné pracovné osvedčenie:

51. Vyhlásenie o plnení požiadaviek na námornú prácu, časti I a II:

52. evidencia o priestoroch strojového zariadenia bez obsluhy (dohovor SOLAS 1974, pravidlo II-I/46.3);

53. osvedčenia požadované podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES (*);

54. osvedčenie požadované podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 (**);

55. osvedčenie o zozname nebezpečných materiálov alebo vyhlásenie o súlade podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 (***);

56. dokument o zhode vydaný podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 (****).

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 128).

(**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 24).

(***) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 z 20. novembra 2013 o recyklácii lodí a o zmene nariadenia (ES) č. 1013/2006 a smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 330, 10.12.2013, s. 1).

(****) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).“

PRÍLOHA IV

„PRÍLOHA VI

POSTUPY PRI KONTROLE LODÍ

(v zmysle článku 15 ods. 1)

Všetky technické pokyny a obežníky vydané na základe Parížskeho MoP v ich aktualizovanom znení:

Technické pokyny výboru pre štátnu prístavnú kontrolu (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Kódex osvedčených postupov

— PSCC53-2020-08 Vymedzenie pojmov a skratiek

Všeobecné Parížske MoP

— PSCC54-2021-03 Druh inšpekcie

— PSCC56-2023-06 Zadržanie a prijaté opatrenia

— PSCC56-2023-04 Vzorové formuláre

— PSCC52-2019-05 Operačná kontrola

— PSS43-2010-11 Oslobodenia vlajkového štátu

— PSCC51-2018-13 Zastavenie operácie

— PSCC49-2016-11 Skúška výpadku elektrickej energie

— PSCC53-2020-06 Zamietnutie vstupu (zákaz)

— PSCC50-2017-12 Konštrukcia lodí na hromadný náklad/ropných tankerov

— PSCC43-2010-06 Využitie suchého doku

— PSCC53-2020-11 Umožnenie jednej cesty do opravárenskej lodenice v prípade nedostatkov spôsobených ‚náhodným poškodením'

Dohovor SOLAS

— PSCC56-2023-05 Kódex ISM

— PSCC54-2021-02 Kódex ISPS

— PSCC51-2018-12 Elektronický mapový zobrazovací a informačný systém (ECDIS)

— PSCC43-2010-32 Zapisovače údajov o plavbe (VDR)

— PSCC43-2010-09 Doklady o bezpečnosti materiálu

— PSCC43-2010-21 Globálny námorný núdzový a bezpečnostný systém (GMDSS)

— PSCC44-2011-16 Háky na spúšťanie záchranných člnov

— PSCC45-2012-10 Poškodená stabilita na tankeroch

— PSCC55-2022-05 Vybavenie na identifikáciu a sledovanie lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT)

— PSCC43-2010-28 Merania hrúbky ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Meranie hrúbky

— PSCC51-2018-11 Polárny kódex

— PSCC55-2022-02 Kódex IGF

Dohovor MARPOL

— PSCC46-2013-18 Dohovor MARPOL, príloha I, Odlučovač vody znečistenej ropnými látkami (OWS)

— PSCC43-2010-39 Dohovor MARPOL, príloha II, Odstraňovanie

— PSCC47-2014-08 Dohovor MARPOL, príloha III, Nebezpečný tovar v medzinárodnej námornej doprave (IMDG)

— PSCC55-2022-07 Dohovor MARPOL, príloha IV, Splašková odpadová voda

— PSCC52-2019-07 Dohovor MARPOL, príloha V, Odpad

— PSCC56-2023-07 Dohovor MARPOL, príloha VI, Znečistenie ovzdušia

— PSCC43-2010-38 Premývanie surovou ropou

— PSCC44-2011-20 Prešetrovanie v rámci dohovoru MARPOL

Medzinárodný dohovor o nákladovej značke

— PSCC54-2021-06 Medzinárodný dohovor o nákladovej značke

Dohovor AFS

— PSCC47-2014-13 Antivegetatívne systémy

Dohovor o ropných látkach zo zásobníkov

— PSCC56-2023-02 Dohovory týkajúce sa finančnej zodpovednosti

Osvedčovanie námorníkov a obsadzovania lode lodnou posádkou

— PSCC56-2023-08 Osvedčovanie námorníkov a obsadzovania lode lodnou posádkou (dohovory STCW, MLC a SOLAS)

Dohovor o riadení balastovej vody

— PSCC51-2018-09 Dohovor o riadení balastovej vody

Dohovory MOP

— PSCC52-2019-10 Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006

— PSCC53-2020-14 Pracovný čas alebo čas odpočinku a spôsobilosť na vykonávanie služby.“

PRÍLOHA V

„PRÍLOHA VIII

USTANOVENIA O ZAMIETNUTÍ VSTUPU DO PRÍSTAVOV A NA KOTVISKÁ V RÁMCI ÚNIE

(v zmysle článku 16 a článku 21 ods. 4)

1. Ak boli splnené podmienky uvedené v článku 16 ods. 1, príslušný orgán prístavu, v ktorom sa loď zadrží tretíkrát, písomne informuje kapitána lode, že bude vydaný príkaz na zamietnutie vstupu, ktorý začne platiť hneď, ako loď opustí prístav. Príkaz na zamietnutie vstupu začne platiť hneď, ako loď opustí prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k zadržaniu.

2. Príslušný orgán predloží kópiu príkazu na zamietnutie vstupu správnemu orgánu vlajkového štátu, dotknutej uznanej organizácii, ostatným členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán takisto bezodkladne aktualizuje inšpekčnú databázu informáciou o zamietnutí vstupu.

3. Aby bolo možné zrušiť príkaz na zamietnutie vstupu, vlastník alebo prevádzkovateľ lode musí poslať úradnú žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu. Takúto žiadosť musí sprevádzať doklad správneho orgánu vlajkového štátu, ktorý po návšteve lode vydal znalec riadne splnomocnený správnym orgánom vlajkového štátu a ktorý dokazuje, že loď plne dodržiava uplatniteľné ustanovenia dohovorov. Správny orgán vlajkového štátu predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že sa uskutočnila návšteva lode. Doklad môže mať formu úradného vyhlásenia, ktoré musí vydať správny orgán vlajkového štátu, a nie uznaná organizácia.

4. Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí v prípade potreby takisto sprevádzať doklad od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala po návšteve znalca z klasifikačnej spoločnosti na lodi, ktorý potvrdzuje, že loď dodržiava normy triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť. Klasifikačná spoločnosť predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že sa návšteva lode uskutočnila.

5. Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba po uplynutí obdobia uvedeného v článku 16 tejto smernice a spoločnosť musí zaslať úradnú žiadosť štátnemu prístavnému orgánu členského štátu, ktorý zákaz uložil, a poskytnúť dokumenty požadované v odsekoch 3 a 4.

6. Takáto žiadosť vrátane požadovaných dokladov sa musí predložiť štátu, ktorý zákaz uložil, a to najmenej jeden mesiac pred koncom obdobia zákazu. Ak sa táto lehota nedodrží, môže dôjsť k zdržaniu až o jeden mesiac po tom, ako štát, ktorý zákaz uložil, prijal žiadosť.

7. V informačnom systéme sa k lodi doplní prvoradý faktor a loď sa označí ako loď, na ktorej sa má pri jej najbližšom zastavení v prístave/na kotvisku v regióne Parížskeho MoP vykonať rozšírená inšpekcia.

8. Príslušný orgán takisto písomne oznámi svoje rozhodnutie správnemu orgánu vlajkového štátu, dotknutej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom, ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán musí zároveň bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu informáciou o zamietnutí vstupu.

9. Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov v rámci Únie, musia byť dostupné v inšpekčnej databáze a uverejnené v súlade s článkom 26 a prílohou XIII.“

PRÍLOHA VI

„PRÍLOHA XII

FUNKCIE INŠPEKČNEJ DATABÁZY

(v zmysle článku 24 ods. 1)

1. Inšpekčná databáza umožňuje vykonávať aspoň tieto činnosti:
   — zahŕňať inšpekčné údaje členských štátov a všetkých ostatných signatárskych štátov Parížskeho MoP,
   — poskytovať údaje o rizikovom profile lode a o lodiach, na ktorých sa majú vykonať inšpekcie,
   — vypočítať inšpekčné záväzky pre každý členský štát,
   — zostaviť zoznam vlajkových štátov s vysokou, strednou a nízkou úrovňou výkonnosti, ako sa uvádza v článku 16 ods. 1,
   — vyhotoviť údaje o úrovni výkonnosti spoločností,
   — určiť, ktoré prvky v rizikových oblastiach sa skontrolujú pri každej inšpekcii.
2. Inšpekčná databáza sa musí dať upravovať v závislosti od vývoja v budúcnosti a musí byť schopná komunikovať s inými databázami Únie v oblasti námornej bezpečnosti vrátane siete SafeSeaNet, ktorá poskytuje údaje o aktuálnych zastaveniach lodí v prístavoch členských štátov, a prípadne s príslušnými vnútroštátnymi informačnými systémami.
3. V inšpekčnej databáze existuje hypertextový odkaz na informačný systém Equasis. Členské štáty sa usilujú o to, aby inšpektori využívali verejné a súkromné databázy, ktoré súvisia s inšpekciami lodí a ktoré sú prístupné cez Equasis.“