

V Bruseli 2. júna 2023
(OR. en)

10126/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0165(COD)**

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. júna 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 271 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 271 final.

Príloha: COM(2023) 271 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 6. 2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole**

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh sa týka zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole¹.

Smernicou 2009/16/ES (ďalej len „smernica“) sa na úrovni EÚ upravujú inšpekcie štátnej prístavnej kontroly. Štátna prístavná kontrola je systém inšpekcie zahraničných lodí v prístavoch iných štátov, než je vlajkový štát, úradníkmi štátnej prístavnej kontroly s cieľom overiť, či spôsobilosť kapitána lode, dôstojníkov a posádky na palube, stav lode a jej vybavenie spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov – a v Európskej únii uplatniteľného práva EÚ. Štátna prístavná kontrola ako taká je dôležitá pri zabezpečovaní námornej bezpečnosti a pri ochrane morského prostredia.

V námornej doprave sa vďaka jej histórii a medzinárodnej povahe vyvinula špecifická regulačná štruktúra. Na celosvetovej úrovni sa medzinárodný právny rámec prijal pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie² (IMO) a predpisy upravujúce pracovné a životné podmienky na palubách lodí uvádza do platnosti iná agentúra OSN, Medzinárodná organizácia práce (MOP).

Primárnu zodpovednosť za monitorovanie toho, či lode spĺňajú normy IMO a MOP, nesie štát, v ktorom je loď zaregistrovaná a ktorého štátnu príslušnosť loď má – vlajkový štát. Pravidlá, ktoré sa vzťahujú na vlajkové štáty, sa však uplatňujú iba na plavidlá, ktoré sa plavia pod danou vlajkou. Naďalej existujú vlajkové štáty, ktoré sú ochotné dovoliť plavidlám, ktoré nespĺňajú normy, plaviť sa pod ich vlajkou, alebo ktoré nie sú schopné primerane presadzovať medzinárodné predpisy. Mnohé z najdôležitejších technických dohovorov IMO preto obsahujú ustanovenia pre lode, na ktorých sa má vykonať inšpekcia, keď navštívia zahraničné prístavy, aby sa zabezpečilo, že spĺňajú medzinárodné požiadavky.

Na zlepšenie účinnosti začali prístavné štáty, ktoré vykonávajú inšpekcie štátnej prístavnej kontroly, systematicky koordinovať svoju prácu na regionálnej úrovni. Parížske memorandum o porozumení o štátnej prístavnej kontrole³ (ďalej len „Parížske MoP“) vypracované v roku 1982 je prvou z deviatich medzivládnych štruktúr na celom svete. Signatármi Parížskeho MoP je všetkých 24 členských štátov Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) s námornými prístavmi, ako aj Kanada, Ruská federácia⁴ a Spojené kráľovstvo. EÚ nie je členom.

Do smernice o štátnej prístavnej kontrole sa začleňujú postupy a nástroje Parížskeho MoP, ako sa dohodlo v roku 2009. Parížske MoP a smernica o štátnej prístavnej kontrole vychádzajú z koncepcií rozdelenia zaťaženia a cielených, harmonizovaných inšpekcií. Komisia s pomocou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) poskytuje všetkým členským štátom EHP a Parížskeho MoP

¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

² Medzi medzinárodné predpisy patria Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS 74), Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (dohovor MARPOL 73/78), Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (dohovor STCW), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z roku 1966 a Dohovor o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori z roku 1972 (dohovor COLREG 72).

³ www.parismou.org.

⁴ Po invázii na Ukrajinu bolo v máji 2022 v Parížskom MoP pozastavené členstvo Ruskej federácie.

technickú podporu potrebnú na rozhodovanie o tom, na ktorých plavidlách sa vykoná inšpekcia, a na podávanie správ a výmenu výsledkov inšpekcií štátnej prístavnej kontroly prostredníctvom databázy THETIS (prevádzkovanvej agentúrou EMSA) a odbornú prípravu o tom, ako vykonávať inšpekcie. Členským štátom EHP sa poskytujú aj informácie o plavidlách, ktoré plánujú vstúpiť do ich prístavov, a to prostredníctvom systému Únie na výmenu námorných informácií „SafeSeaNet“⁵, aby si mohli naplánovať inšpekcie.

Hlavné ciele smernice o štátnej prístavnej kontrole sú:

- i) neustále zvyšovať námornú bezpečnosť a ochranu;
- ii) neustále zlepšovať prevenciu znečisťovania a environmentálny vplyv;
- iii) neustále zlepšovať životné a pracovné podmienky na lodiach;
- iv) vyhybať sa narušeniu hospodárskej súťaže.

Na tento účel sú hlavnými prvkami režimu štátnej prístavnej kontroly v EÚ:

- i) prijatie harmonizovaného prístupu k inšpekciám a zadržaniam;
- ii) zaviazanie sa každého členského štátu k ročnému inšpekčnému záväzku;
- iii) určovanie lodí na inšpekciu podľa rizikového profilu lode pre každú jednotlivú loď a
- iv) vedenie záznamov a výmena informácií (inšpekčná databáza).

Od nadobudnutia účinnosti bola smernica zmenená s cieľom presadzovať Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC, 2006)⁶. Okrem toho sa v EÚ uplatňujú osobitné pravidlá pre trajekty v pravidelnej preprave,⁷ požiadavky na poistenie,⁸ kontrolu lodného odpadu a zvyškov nákladu⁹, bezpečnú a z hľadiska životného prostredia prijateľnú recykláciu lodí¹⁰ a monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov¹¹, v rámci ktorých sa pri inšpekciách štátnej prístavnej kontroly kontroluje dodržiavanie týchto pravidiel. V prípade iných právnych aktov EÚ, ako je kontrola obsahu síry v lodných palivách, vo veľkej väčšine členských štátov

⁵ Ide o systém prevádzkovaný a vyvinutý agentúrou EMSA, ktorý umožňuje členským štátom poskytovať a prijímať informácie o lodiach a ich nebezpečnom náklade. Okrem iného poskytuje identifikáciu, polohu a stav lode, časy príchodu a odchodu, správy o incidentoch, podrobnosti o nebezpečnom náklade.

⁶ Smernica 2013/38/EÚ z 12. augusta 2013, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 218, 14.8.2013, s. 1).

⁷ Smernica (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej doprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017).

⁸ 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).

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa mení smernica 2010/65/EÚ a zrušuje smernica 2000/59/ES (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 11).

¹⁰ 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).

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

sa na kontrolu využíva aj systém štátnej prístavnej kontroly¹². Štátna prístavná kontrola v EÚ je vo veľkej miere založená na pravidlách a postupoch Parížskeho MoP, ale tieto ustanovenia EÚ sa neuplatňujú na signatárov Parížskeho MoP, ktorí nie sú členmi EHP.

Smernica bola v roku 2018 predmetom hodnotenia *ex post* a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy (spolu s inými právnymi predpismi EÚ o námornej bezpečnosti). Od nadobudnutia účinnosti smernice ju nepretržite monitorovala Komisia, ktorá identifikovala tieto problematické otázky:

1. súčasné požiadavky EÚ nie sú zosúladené s novými medzinárodnými záväznými pravidlami a novými postupmi dohodnutými na regionálnej úrovni (Medzinárodná námorná organizácia – IMO a Parížske MoP);
2. súčasné požiadavky EÚ sa nevzťahujú na rybárske plavidlá – niektoré medzinárodné dohovory vzťahujúce sa na rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov, ktoré by mohla presadzovať štátna prístavná kontrola, nie sú predmetom inšpekcií, alebo nie sú predmetom koordinovaných inšpekcií;
3. inšpekcie štátnej prístavnej kontroly sú v prístavoch EÚ rozdelené nerovnomerne;
4. súčasná koncepcia rizikového profilu lode a mechanizmus určovania používaný na výber lodí na inšpekciu nie sú aktuálne;
5. systém je príliš závislý od ťažkopádneho systému papierových osvedčení;
6. existujú neprimerané a nepružné postupy a nedostatočné zdroje štátnej prístavnej kontroly (zručnosti, odborná príprava).

Zistené problémy sa týkajú celej EÚ a majú rovnaké základné príčiny. Ak EÚ nezasiahne, členským štátom hrozí, že nebudú svoju prácu vykonávať koordinovane a harmonizovane. Zlepšenie smernice s cieľom riešiť zistené problémy má pre EÚ jasnú hodnotu.

Komisia vzhľadom na uvedené skutočnosti pripravila návrh na zmenu smernice 2009/16/ES. Špecifické ciele návrhu sú:

- aktualizovať právne predpisy EÚ a zosúladiť ich s medzinárodnými predpismi a postupmi, ktoré stanovili IMO/MOP alebo Parížske MoP,
- ochraňovať rybárske plavidlá, ich posádky a životné prostredie. Rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti štátnej prístavnej kontroly. Dobrovoľným systémom kontrol tohto druhu plavidiel by sa mala zvýšiť úroveň dodržiavania medzinárodných noriem bezpečnosti a ochrany životného prostredia, ktoré sa uplatňujú na tieto lode,
- zabezpečiť väčšie využívanie digitálnych riešení. Podporuje sa tým najmä zavádzanie a používanie elektronických štatutárnych osvedčení prepojením ich používania s rizikovým profilom lode používaným na určovanie a výber lodí na inšpekciu,

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58).

- zabezpečiť efektívny a harmonizovaný prístup k vykonávaniu inšpekcií štátnej prístavnej kontroly. Zahŕňa to lepšie určovanie plavidiel na inšpekciu pomocou reštrukturalizácie zastaraných aspektov rizikového profilu lode a doplnenia nových komponentov k nemu.

V záujme jasnosti a konzistentnosti sa týmto návrhom aktualizuje aj niekoľko definícií a odkazov na súvisiace právne predpisy EÚ a pravidiel IMO.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Návrh je úplne v súlade so smernicou 2009/18/ES¹³ o vyšetrowaní námorných nehôd a smernicou 2009/21/ES¹⁴ o povinnostiach vlajkového štátu. Všetky tri uvedené smernice EÚ o námornej bezpečnosti vychádzajú z pravidiel a noriem, ktoré stanovila IMO na medzinárodnej úrovni, a spolu tvoria základ systému EÚ na zaistenie bezpečnosti námorných operácií vo vodách EÚ.

- **Súlad s ostatnými politikami EÚ**

Návrh sa predkladá v rámci programu Komisie REFIT a plní jej program lepšej právnej regulácie tým, že zabezpečuje, aby existujúce právne predpisy boli jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým vývojom. Tento návrh a súvisiace návrhy na revíziu ďalších smerníc o námornej bezpečnosti sú takisto súčasťou súboru právnych predpisov EÚ upravujúcich námornú bezpečnosť, ktorý zahŕňa monitorovací a informačný systém EÚ pre lodnú dopravu (SafeSeaNet)¹⁵, nariadenie o zriadení agentúry EMSA¹⁶, smernicu o bezpečnosti rybárskych plavidiel¹⁷, právne predpisy EÚ týkajúce sa uznaných organizácií¹⁸, rámcovú smernicu o námornej stratégii¹⁹ a iné právne predpisy EÚ v oblasti životného prostredia²⁰, a významne s nimi súvisia.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom pozmeňujúcej smernice je článok 100 ods. 2 ZFEÚ, v ktorom sa stanovujú opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy a špecifické ustanovenia pre námornú dopravu.

¹³ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132.

¹⁵ Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁶ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹⁷ Ú. v. ES L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁸ Nariadenie (ES) č. 391/2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11) a smernica 2009/15/ES o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁹ Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19.

²⁰ Napríklad smernica 92/43/EHS („smernica o biotopoch“), smernica 2009/147/ES („smernica EÚ o vtáctve“), smernica (EÚ) 2019/904 (smernica o jednorazových plastových výrobkoch).

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Keďže medzinárodné právne nástroje v oblasti štátnej prístavnej kontroly v odvetví námornej dopravy patria podľa článku 3 ods. 2 ZFEÚ do výlučnej právomoci EÚ, zásada subsidiarity sa neuplatňuje ani na tieto právne nástroje, ani na pravidlá EÚ, ktorými sa tieto dohody vykonávajú.

- **Proporcionalita**

Komisia vypracovala návrh tak, aby sa v ňom zohľadňoval najnovší vývoj na medzinárodnej úrovni a výsledky hodnotenia *ex post* a postupov REFIT z roku 2018. Komisia vykonala aj posúdenie vplyvu s cieľom určiť, posúdiť a zhodnotiť alternatívne opatrenia na dosiahnutie tých istých cieľov.

Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť námornú bezpečnosť zavedením aktuálneho, koherentného a harmonizovaného systému inšpekcií štátnej prístavnej kontroly v celej EÚ s cieľom zamerať sa na nedostatočne výkonnú lodnú dopravu, a tým zlepšiť bezpečnosť a environmentálne vlastnosti plavidiel pôsobiacich vo vodách EÚ. Považuje sa v nej za vhodné rozšíriť rozsah pôsobnosti štátnej prístavnej kontroly na väčšie rybárske plavidlá, čo sa považuje za primerané, keďže tieto inšpekcie budú dobrovoľné pre tie členské štáty, ktoré ich chcú vykonávať. Týmto opatrením by sa mali zlepšiť bezpečnosť, životné prostredie, pracovné a životné podmienky v odvetví rybolovu. Posunom smerom k digitalizácii a používaniu elektronických osvedčení vzniknú náklady, ktoré však budú obmedzené a budú sa kompenzovať očakávanými prínosmi v podobe väčšieho vplyvu na bezpečnosť a efektívnosť, ktoré majú priniesť. Vzhľadom na medzinárodný charakter odvetvia neexistuje žiadne alternatívne opatrenie na dosiahnutie týchto výsledkov účinnejším a efektívnejším spôsobom.

- **Výber nástroja**

Keďže v návrhu sa vyžaduje, aby sa vykonalo iba niekoľko zmien smernice 2009/16/ES, pozmeňujúca smernica predstavuje najvhodnejší právny nástroj.

3. **VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

V rámci hodnotenia *ex post* programu REFIT a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018 sa dospelo k záveru, že hoci smernica do určitej miery obmedzuje flexibilitu Parížskeho MoP, jej prínos spočíva v tom, že kombinuje rámec štátnej prístavnej kontroly s mechanizmom presadzovania práva s cieľom zabezpečiť správne a konzistentné vykonávanie v členských štátoch. To viedlo k tlaku na výkonnosť a neustále zlepšovanie, a teda k lepšiemu pridelovaniu zdrojov na úrovni členských štátov pre štátnu prístavnú kontrolu. V hodnotení sa dospelo k záveru, že smernica prispela k plánovaným cieľom na zlepšenie námornej bezpečnosti, ochrany, prevencie znečisťovania a zabezpečenia lepších pracovných a životných podmienok na lodiach.

Agentúra EMSA podporuje systém štátnej prístavnej kontroly dôležitými spôsobmi. Viac ako dve tretiny členských štátov EÚ/EHP, ktoré vykonávajú inšpekcie, používajú výlučne systém THETIS na výber plavidiel na inšpekciu. Zistilo sa, že úloha agentúry EMSA je veľmi dôležitá aj pri riadení a aktualizácii systému THETIS a odbornej príprave inšpektorov, ktorú agentúra EMSA poskytuje s cieľom harmonizovať inšpekcie v celom regióne Parížskeho MoP.

Komisia a agentúra EMSA okrem toho nepretržite monitorovali vykonávanie smernice. Keďže inšpekčné správy štátnej prístavnej kontroly sa musia nahrávať do systému THETIS čo najskôr po dokončení inšpekcie, agentúra EMSA má takmer v reálnom čase podrobný prehľad o všetkých vykonaných inšpekciách. Agentúra EMSA poskytuje aj asistenčnú službu a technickú pomoc členským štátom, ktoré ju potrebujú, a vykonáva návštevy v členských štátoch EHP, aby overila dodržiavanie predpisov.

Pri kontrole vhodnosti v oblasti námornej dopravy a v rámci horizontálnej analýzy však agentúra zistila niekoľko oblastí v režime štátnej prístavnej kontroly, ktoré by sa mohli zlepšiť.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Medzi hlavné konzultačné činnosti patrili:

- štyri prieskumné rozhovory so zástupcami kľúčových zainteresovaných strán na úrovni EÚ, najmä s cieľom premietnuť celkové vymedzenie problému a prípadné možnosti politiky a spresniť ich,
- cielený prieskum zainteresovaných strán zorganizovaný konzultantom zodpovedným za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu, ktorý prebiehal od 7. septembra 2021 do 6. októbra 2021. Prieskum dostali kľúčové zainteresované strany s konkrétnymi žiadosťami o informácie, najmä s cieľom podporiť posúdenie vplyvov možných politických opatrení,
- konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu od 13. júla 2021 do 16. septembra 2021 uskutočnil 22 cielených rozhovorov s kľúčovými zainteresovanými stranami s cieľom uspokojiť špecifické žiadosti o informácie, najmä s cieľom posúdiť vplyvy možných politických opatrení,
- ďalšie konzultačné činnosti, ktoré zorganizovali GR pre mobilitu a dopravu a konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu s cieľom konzultovať s členskými štátmi a kľúčovými zainteresovanými stranami a získať ich názory na rôzne politické opatrenia, ako aj potvrdiť nové a konečné výsledky podpornej štúdie k posúdeniu vplyvu z hľadiska kvantifikácie vplyvov. Tieto činnosti sa uskutočnili počas zasadnutí Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o námornej doprave (16. apríla 2021, 23. septembra 2021 a 16. decembra 2021), Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o morskom rybolove (29. januára 2021, 8. marca 2021 a 16. novembra 2021), Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o prístavoch (19. novembra 2021), neformálneho zasadnutia riaditeľov námornej dopravy EÚ/EHP (30. novembra 2021), virtuálnych a osobných zasadnutí Výboru pre štátnu prístavnú kontrolu Parížskeho MoP (v máji 2021 a v máji 2022) a zasadnutí Výboru EÚ pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (17. mája 2021, 11. novembra 2021 a 31. mája 2022).

Informácie získané od zainteresovaných strán boli kľúčové pre to, aby Komisia mohla vylepšiť návrh možností politiky, ako aj posúdiť ich hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy. Komisia tak mohla porovnať možnosti a zistiť, ktorou z nich sa pravdepodobne dosiahne optimálny pomer nákladov a prínosov pre spoločnosť a ktorá pomôže dosiahnuť účinnejší a efektívnejší mechanizmus štátnej prístavnej kontroly, ktorý sa lepšie zameriava na neštandardnú lodnú dopravu. Zistenia z týchto procesov doplnil sekundárny výskum, ktorý sa vykonal v rámci externej podpornej štúdie.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Toto preskúmanie vychádza predovšetkým z údajov, ktoré sa získali počas hodnotenia *ex post* a postupu kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018 uvedených v predchádzajúcom texte.

Príprava tohto návrhu si vyžadovala aj vstupy expertov z Komisie a agentúry EMSA týkajúce sa konkrétnej formulácie technických definícií a jasnej úpravy právnych predpisov.

- **Posúdenie vplyvu**

V rámci posúdenia vplyvu sa preskúmali tri možnosti politiky s cieľom revidovať smernicu, ktoré vychádzali z týchto hlavných zásad:

1. potreba aktualizovať smernicu a zosúladiť ju s medzinárodnými nástrojmi;
2. potenciál na riešenie špecifického problému flotily rybárskych plavidiel ustanovením osobitného režimu štátnej prístavnej kontroly pre takéto plavidlá;
3. väčšia digitalizácia metód štátnej prístavnej kontroly s cieľom umožniť lepšie pripravené a cielenejšie inšpekcie štátnej prístavnej kontroly – smernica musí uľahčovať používanie elektronických štatutárnych osvedčení a motivovať k nemu;
4. efektívny a harmonizovaný prístup k inšpekciám štátnej prístavnej kontroly, ktorý vychádza z minulých skúseností s vykonávaním smernice a lepšieho určovania plavidiel na inšpekciu.

V možnosti A sa navrhuje niekoľko zmien smernice, aby sa lepšie splnil cieľ, ktorým je zlepšenie námornej bezpečnosti a predchádzanie znečisťovaniu. Táto možnosť je zameraná najmä na zosúladenie smernice s medzinárodnými právnymi nástrojmi. Väčšina ostatných navrhovaných zmien sú neregulačné opatrenia vo forme odporúčaní, usmernení a seminárov organizovaných Komisiou a/alebo agentúrou EMSA.

Možnosťou B sa vytvára rovnováha medzi poskytnutím flexibility správnym orgánom štátnej prístavnej kontroly a harmonizáciou. Súbežne so súčasnou smernicou (ale mimo nej) sa navrhuje dobrovoľný systém štátnej prístavnej kontroly pre tie členské štáty, ktoré chcú vykonávať inšpekcie rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov. Možnosť zahŕňa aj poskytovanie usmernení, odbornú prípravu zo strany agentúry EMSA a inšpekčnú databázu agentúry EMSA na určovanie lodí a podávanie správ o inšpekciách. Podporuje sa ňou používanie elektronických osvedčení ich prepojením s rizikovým profilom lode.

Možnosť C prináša najväčšie zvýšenie administratívneho zaťaženia pre správne orgány štátnej prístavnej kontroly, ale zabezpečuje sa ňou aj najvyššia úroveň harmonizácie inšpekcií. Do smernice by sa ňou v plnej miere začlenila štátna prístavná kontrola rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov s vplyvom na vlastníkov/prevádzkovateľov týchto plavidiel, ako aj na správne orgány štátnej prístavnej kontroly členských štátov. V smernici by sa uložila povinnosť používania elektronických osvedčení a do roku 2035 by sa stanovilo postupné zrušenie papierových osvedčení.

Posúdenie vplyvu sa v júli 2022 predložilo na schválenie výboru pre kontrolu regulácie. Výbor vydal kladné stanovisko s výhradami. Pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý je priložený k tomuto legislatívnemu návrhu, sa zaoberá pripomienkami výboru.

- Uplatňovanie zásady rovnováhy záťaže

Pre podniky ani občanov neboli zistené žiadne dodatočné náklady (administratívne náklady alebo náklady na prispôsobenie).

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie (REFIT)**

Iniciatíva je relevantná pre program Komisie REFIT, keďže predstavuje snahu o zosúladienie a zjednodušenie právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti, zlepšenie bezpečnostného profilu (najmä segmentu flotily väčších rybárskych plavidiel) a pomoc orgánom členských štátov pri plnení ich povinností v oblasti inšpekcie a podávania správ.

V uprednostňovanej možnosti politiky sú okrem toho zahrnuté aspekty zjednodušenia, keďže objasňuje situácie a okolnosti, za ktorých môže dôjsť k nevykonaniu inšpekcií štátnej prístavnej kontroly buď z bežných prevádzkových dôvodov, alebo v prípadoch vyššej moci. Očakáva sa, že sa zvýši harmonizácia a normalizácia v celej EÚ zaistením toho, že agentúra EMSA bude vnútroštátnym orgánom štátnej prístavnej kontroly pomáhať s odbornou prípravou zameranou na to, ako vykonávať inšpekcie zahraničných rybárskych plavidiel, a zabezpečením špecializovanej inšpekčnej databázy na určovanie a výber plavidiel na inšpekciu a na zaznamenávanie výsledkov inšpekcií a ich výmenu.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadne dôsledky z hľadiska ochrany základných práv.

4. VPLYVY NA ROZPOČET

Návrhom sa zvyšujú čisté súčasné náklady rozpočtu Únie o 6,479 milióna eur na obdobie rokov 2025 – 2050. Vplyv návrhu na rozpočet sa podrobne uvádza v legislatívnom finančnom výkaze, ktorý je na informáciu pripojený k tomuto návrhu. Vplyv návrhu na rozpočet je už súčasťou návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Určili sa primerané spôsoby monitorovania a podávania správ. Agentúra EMSA bude v tomto procese zohrávať dôležitú úlohu, keďže je zodpovedná za vývoj a prevádzku elektronických dátových systémov pre námornú dopravu, najmä databázy THETIS na podávanie správ o určovaní a inšpekciách.

Vykonávanie sa môže monitorovať tak, že Komisia a/alebo agentúra EMSA budú sledovať databázu THETIS s cieľom overiť, či sú lode, ktoré majú prejsť inšpekciou, správne určené a či sa inšpekcie vykonávajú správne a či sa inšpekčné správy nahrávajú do databázy. Agentúra EMSA v rámci svojej úlohy na podporu Komisie vykonáva aj cykly návštev v členských štátoch s cieľom overiť operácie na mieste²¹. Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie toho, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie ich cieľov. Tento systém bude musieť získať osvedčenie a následne bude podliehať pravidelnému auditu. Od členských štátov sa bude vyžadovať, aby Komisii/agentúre EMSA sprístupnili výsledky auditov vykonaných akreditovaným subjektom tak, aby si vnútroštátne orgány štátnej prístavnej kontroly mohli ponechať svoje osvedčenie systému riadenia kvality.

Keďže celý cyklus predpokladaných návštev agentúry EMSA súvisiacich s vykonávaním smernice má trvať päť rokov²², navrhuje sa, aby sa cyklus hodnotenia smernice nastavil na sedemročné intervaly.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vysvetľujúce dokumenty nie sú potrebné, keďže návrh sa zameriava na zjednodušenie a objasnenie existujúceho režimu.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V odôvodnení 11 sa všetky členské štáty EÚ, ktoré sú oprávnené (Španielsko, Grécko, Francúzsko, Chorvátsko, Taliansko a Slovinsko) vyzývajú, aby sa stali členmi Stredozemského memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole s cieľom zlepšiť kvalitu inšpekcií štátnej prístavnej kontroly vykonávaných v stredozemskej oblasti a zvýšiť ich počet.

Článok 1 návrhu pozmeňujúcej smernice tvorí jeho hlavnú časť a obsahuje zmeny mnohých ustanovení smernice 2009/16/ES.

Účel, vymedzenie pojmov a rozsah pôsobnosti

V bode 1 sa mení článok 2, čím sa čiastočne rozširuje rozsah pôsobnosti smernice tak, aby sa do rozsahu pôsobnosti inšpekcií štátnej prístavnej kontroly zahrnulo viacero medzinárodných dohovorov. Ide o Medzinárodný dohovor o kontrole a riadení záťažovej vody a sedimentov v lodiach (dohovor BWM) a Medzinárodný dohovor o odstraňovaní vrakov (Nairobi), ktoré sú v platnosti a Parížske MoP ich prijalo ako príslušné právne nástroje.

V bode 2 sa rozsah pôsobnosti mení tak, aby na rybárskych plavidlách s dĺžkou viac ako 24 metrov mohli v rámci štátnej prístavnej kontroly vykonávať inšpekcie tie členské štáty, ktoré chcú vykonávať tieto inšpekcie.

Inšpekčný záväzok

²¹ Agentúra EMSA vykonáva takéto návštevy ako súčasť svojich základných úloh podľa článku 3 nariadenia (ES) č. 1406/2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra; preto sa neočakáva vznik žiadnych dodatočných nákladov.

²² Ako sa stanovuje v metodike agentúry EMSA pre kontroly v členských štátoch, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

V bode 3 sa mení inšpekčný záväzok (tzv. spravodlivý podiel) a spôsob, ako sa vypočítava a ako ho členské štáty spĺňajú. V súčasnosti je inšpekčný záväzok založený na trojročnom kĺzavom priemere všetkých inšpekcií vykonaných v regióne Parížskeho MoP. Znamená to, že keď členské štáty vykonajú inšpekcie na podstatne väčšom počte plavidiel, ako stanovuje ich inšpekčný záväzok, časom sa tým v súhrne zvýši inšpekčný záväzok pre všetky členské štáty. Toto zvýšenie vypočítala agentúra EMSA na 1 – 2 % ročne. Toto opatrenie je určené na riešenie tohto ďalšieho a zbytočného zaťaženia členských štátov.

V bodoch 4 a 5 sa smernica zosúladuje so zmenami v Parížskom MoP, pokiaľ ide o inšpekčný záväzok a umožnenie väčšej flexibility pri vynechaných inšpekciách (buď z prevádzkových dôvodov, alebo z dôvodov vyššej moci).

Aj v bode 6 sa smernica mení s cieľom umožniť väčšiu flexibilitu pri vynechaných inšpekciách a splniť inšpekčný záväzok.

Prípady vyššej moci

V bode 7 sa rieši problém nedostatočnej flexibility režimu štátnej prístavnej kontroly v prípadoch krízy alebo neočakávaných udalostí, ako je pandémia COVID-19. Na zvýšenie odolnosti režimu sa zavádza nový článok 8a. Opatrenie poskytuje členským štátom väčšiu flexibilitu, keďže im umožňuje vynechať inšpekcie v prípadoch vyššej moci za predpokladu, že vynechaná inšpekcia sa zaznamená a dôvod jej vynechania sa zdokumentuje.

Oznámenie pred príchodom

V bodoch 8 a 10 sa smernica zosúladuje so zmenami Parížskeho MoP, ktorými sa ruší 72-hodinová ohlasovacia povinnosť pre plavidlá, na ktorých sa má vykonať rozšírená inšpekcia, ktorá je stanovená v článku 9 a v prílohe III – článok 9 a príloha III sa vypúšťajú. V bodoch 16 a 23 sa zohľadňuje vypustenie článku 9 a prílohy III.

Environmentálne parametre

V bode 9 sa stanovujú environmentálne parametre, ktoré sa budú zohľadňovať pri stanovení rizikového profilu lode používaného na určenie lodí, ktoré majú prejsť inšpekciou.

Rozšírená inšpekcia

V bode 10 sa stanovuje, že rozšírené inšpekcie musí vzhľadom na ich zložitosť vykonávať viac ako jeden úradník štátnej prístavnej kontroly.

Zamietnutie vstupu

V bodoch 12 a 13 sa smernica mení tak, aby sa zosúladiť so zmenami prijatými v Parížskom MoP, ktoré sa týkajú postupu zamietnutia vstupu (zákaz) a možnosti zakázať plavidlá, ktoré sú na sivom alebo bielom zozname Parížskeho MoP (zákaz lodí s falošnou vlajkou), ako aj ustanovenia súvisiaceho

s vyhnutím sa zadržaniu, alebo keď zadržané plavidlo nepokračuje do dohodnutej opravárenskej lodenice.

Odborná príprava zo strany agentúry EMSA

V bode 14 sa stanovujú možnosti agentúry EMSA poskytovať členským štátom EÚ odbornú prípravu, aby si mohli lepšie plniť svoje povinnosti podľa smernice, a to vzhľadom na rozšírený rozsah pôsobnosti štátnej prístavnej kontroly a vylepšenia týkajúce sa rozsahu a druhu odbornej prípravy.

Agentúra EMSA (spolu s členskými štátmi a Parížskym MoP) na tomto základe vypracuje pre inšpektorov nový program profesijného rozvoja a odbornej prípravy, ktorý má pozostávať i) z učebných osnov spôsobilosti a ii) zo systému profesijného rozvoja. Po zavedení týchto aspektov by agentúra mala určiť a stanoviť nové potreby odbornej prípravy s cieľom zmeniť učebné osnovy, učebné plány a obsah programu profesijného rozvoja a odbornej prípravy pre inšpektorov, najmä pokiaľ ide o nové technológie a vo vzťahu k ďalším povinnostiam, ktoré vyplývajú z nových dohovorov IMO.

Databáza, výmena informácií a elektronické osvedčenia

V bode 15 sa smernica mení s cieľom objasniť a stanoviť časový rámec, v rámci ktorého sa musia oznámenia o príchode a odchode lodí nahlasovať do systému SafeSeaNet. V článku 24 ods. 2 smernice sa od členských štátov vyžaduje zabezpečenie toho, aby sa tieto údaje „v primeranom čase preniesli do inšpekčnej databázy“. Smernica sa zmení tak, že bude uvádzať, čo je primeraný čas, aby sa nahlásenie skutočných časov príchodu a odchodu mohlo vykonať do troch hodín. Stanovuje sa v nej aj to, že všetky inšpekčné správy zo štátnej prístavnej kontroly potvrdzuje osoba (buď iný inšpektor štátnej prístavnej kontroly alebo orgán dohľadu), ktorá je iná ako inšpektor, ktorý vykonal inšpekciu, a to predtým, ako sa inšpekčná správa prenesie do databázy.

V bode 16 sa smernica mení doplnením nového článku, v ktorom sa stanovuje a podporuje používanie elektronických osvedčení. Vychádzali by zo spoločného vzoru, používali by spoločný validačný nástroj a úložisko na úrovni EÚ, ktoré by spájali používanie elektronických osvedčení s rizikovým profilom lode. Týmto opatrením sa podporí vydávanie elektronických osvedčení vlajkovými štátmi alebo uznanými organizáciami, ktoré konajú v ich mene (a zároveň sa povolí ich ďalšie používanie v rámci štátnej prístavnej kontroly), a to odmeňovaním týchto elektronických osvedčení bodmi (doplnením parametra do rizikového profilu lode), aby sa považovali za lode s nízkym rizikom, a preto by sa na ne menej zameriavali inšpekcie štátnej prístavnej kontroly.

Systém riadenia kvality

V bode 18 sa smernica mení tak, že sa od členských štátov vyžaduje, aby vypracovali systém riadenia kvality pre činnosti štátnej prístavnej kontroly svojej námornej správy a uplatňovali ho. Správnym orgánom by to malo umožniť držať krok s čoraz väčšou zložitosťou a požiadavkami inšpekcií štátnej prístavnej kontroly, umožniť lepšiu kontrolu kvality a upozorniť na problémy, ako napríklad v súvislosti s pridelovaním zdrojov. Bude sa vzťahovať na všetky prístavné štáty, ktoré ešte nemajú externe certifikovaný systém riadenia kvality pre operácie svojej štátnej prístavnej kontroly.

Delegované akty

V bode 19 sa stanovuje, že Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať zoznam dohovorov uvedených v článku 2 ods. 1, ak takéto dohovory ako príslušný právny nástroj prijalo Parížske MoP, a meniť prílohu VI s cieľom doplniť a/alebo aktualizovať zoznam postupov a usmernení týkajúcich sa štátnej prístavnej kontroly, ktoré prijalo Parížske MoP.

Právomoc prijímať zmeny

V bode 20 sa stanovuje, že všetky aktualizácie príslušných právnych nástrojov IMO, ktoré sú uvedené v článku 2 ods. 1, podliehajú štandardnej doložke o zákaze zníženia úrovne ochrany. Znamená to, že ak nastanú zmeny na medzinárodnej úrovni, normy v nástroji EÚ sa zachovávajú prinajmenšom na súčasnej úrovni.

Vykonávacie pravidlá

V bode 21 sa stanovuje, že Komisia pri prijímaní vykonávacích aktov osobitne zohľadní úlohu a odborné znalosti Parížskeho MoP a že v takýchto aktoch sa zohľadnia odborné znalosti a skúsenosti, ktoré sa získali pomocou systému inšpekcie v Únii.

Preskúmanie vykonávania

V bode 22 sa stanovuje, že Komisia vypracuje preskúmanie vykonávania zmenenej smernice desať rokov po jej prijatí. Zohľadňuje sa tým čas potrebný na transpozíciu a skutočnosť, že cyklus preskúmania návštev agentúry EMSA v členských štátoch zvyčajne trvá najmenej päť rokov.

Rizikový profil lode – osvedčenia a dokumenty

V bodoch 23 a 24 sa menia prílohy I a II v súvislosti s rizikovým profilom lode. Rizikový profil lode sa mení s cieľom zohľadniť zmeny, ktoré sa už v zásade dohodli v Parížskom MoP. Patria sem i) vážene body uplatňované na určité druhy plavidiel a ii) systém auditu IMO, ktorý už nie je dobrovoľným systémom, ale je nahradený váhovým koeficientom, ktorým sa zohľadňuje, či vlajkový štát ratifikoval medzinárodné dohovory.

Rizikový profil lode sa mení aj pre nákladné a osobné plavidlá s hrubou priestornosťou presahujúcou 5 000 ton (ktoré sa považujú za najznečisťujúcejšie), pre ktoré sa v rizikovom profile lode zohľadňuje ukazovateľ IMO pre uhlíkovú náročnosť plavidla. Pre všetky lode podliehajúce štátnej prístavnej kontrole sa v ňom upravuje váhový koeficient tak, aby sa väčší význam prikladal nedostatkom súvisiacim so životným prostredím (dohovor MARPOL, Dohovor o riadení záťažovej vody a Medzinárodný dohovor o kontrole škodlivých antivegetatívnych systémov na lodiach), ktoré sa pri uvedenej lodi zaznamenali pri predchádzajúcich inšpekciách štátnej prístavnej kontroly vykonaných v regióne Parížskeho MoP. Zaznamenané nedostatky a zadržania sa týkajú iba medzinárodných dohovorov (tzv. príslušné právne nástroje), takže revidovaný rizikový profil lode sa bude uplatňovať v celom regióne Parížskeho MoP a nielen v členských štátoch EÚ. Doplní sa aj parameter, ktorý bude vlajkové štáty plavidiel podliehajúcich štátnej prístavnej kontrole motivovať k používaniu elektronických osvedčení.

Osvedčenia

V bode 26 sa aktualizujú zoznamy štatutárnych osvedčení a iných dokumentov v prílohe IV, ktoré sa majú kontrolovať počas inšpekcií v súlade s požiadavkami IMO, ako sa predtým dohodli v Parížskom MoP.

Inšpekčné postupy a usmernenia

S cieľom umožniť aktuálny a harmonizovaný systém štátnej prístavnej kontroly v celej Únii sa v bode 26 aktualizuje príloha VI týkajúca sa inšpekčných usmernení a pokynov Parížskeho MoP v ich aktuálnom znení, ktorými sa treba riadiť počas inšpekcií.

Zamietnutie vstupu

V bode 28 sa aktualizuje príloha VIII o postupoch zamietnutia vstupu (zákaz) uvedených v článku 16 s cieľom zosúladiť ich so zmenami, ktoré sa už dohodli v Parížskom MoP.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES²⁵ sa stanovujú pravidlá týkajúce sa systému inšpekcii štátnej prístavnej kontroly, ktorým sa vykonávajú inšpekcie lodí podliehajúcich inšpekcii, ktoré zastavujú v prístavoch Únie, s cieľom overiť, či spôsobilosť posádky na palube a stav lode a jej vybavenia spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov o bezpečnosti života na mori a o ochrane morského prostredia.
- (2) Smernica 2009/16/ES je založená na existujúcej dobrovoľnej medzivládnej štruktúre Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (Parížske MoP) a na pojmoch rozdelenia inšpekčného zaťaženia, určovania lodí na inšpekcie na základe rizika, harmonizovaných inšpekcii a výmeny výsledkov inšpekcii.
- (3) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2009/16/ES došlo k zmenám v medzinárodnom regulačnom prostredí (najmä v Parížskom MoP a Medzinárodnej námornej organizácii) a technologickom vývoji. Tieto zmeny, ako aj skúsenosti získané z vykonávania smernice 2009/16/ES by sa mali zohľadniť.

²³ Ú. v. EÚ C , , s. .

²⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

²⁵ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (4) Od roku 2011 nadobudlo platnosť niekoľko medzinárodných dohovorov, ktoré členské štáty ratifikovali. Ide o Medzinárodný dohovor o kontrole a riadení záťažovej vody a sedimentov v lodiach (Dohovor BWM) a Medzinárodný dohovor z Nairobi o odstraňovaní vrakov (dohovor z Nairobi). Preto by mali byť zahrnuté do zoznamu dohovorov, na ktoré sa vzťahuje smernica 2009/16/ES, aby sa umožnilo ich presadzovanie ako súčasti 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 zmeny celej smernice. Preto po nadobudnutí platnosti medzinárodného dohovoru – čo znamená, že sa dosiahla dohodnutá úroveň ratifikácie – a po jeho prijatí členmi Parížskeho MoP ako príslušného právneho nástroja by mala Komisia aktualizovať zoznam dohovorov v smernici.
- (6) Väčšina rybárskych plavidiel v EÚ pôsobí v dôsledku svojej malej veľkosti v teritoriálnych vodách a nepodlieha vykonaniu inšpekcie v zahraničných prístavoch. To znamená, že vo všeobecnosti iba väčšie rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov (ktoré sú zároveň rybárskymi plavidlami, na ktoré sa najviac vzťahujú medzinárodné dohovory) sa pravdepodobne plavia v medzinárodných vodách a zastavujú v iných prístavoch ako v krajine, kde sú registrované, a preto podliehajú štátnej prístavnej kontrole. 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, navrhuje sa paralelný systém štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá.
- (7) V dôsledku štruktúr rybolovu však tieto väčšie rybárske plavidlá nenavštevujú všetky členské štáty EÚ. Pre členské štáty EÚ, ktoré chcú vykonávať tieto inšpekcie, sa preto navrhuje dobrovoľný systém, ktorý je oddelený od súčasného systému štátnej prístavnej kontroly, aby sa umožnila flexibilita a spôsob, ktorým sa v štátnej prístavnej kontrole vypracúvajú normy. Členské štáty, Parížske MoP a Komisia môžu preto organicky rozvíjať tento systém štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov.
- (8) Mechanizmus spravodlivého podielu zabezpečuje rozdelenie inšpekčného zaťaženia medzi členské štáty Parížskeho MoP. Každý členský štát má pridelený určitý počet inšpekcií – jeho inšpekčný záväzok alebo „spravodlivý podiel“ – ktoré sa majú každý rok vykonať. Spôsobilosť pre inšpekcie sa v prvom rade určuje obdobím, ktoré uplynulo od poslednej inšpekcie. Na lodiach s faktorom priority II sa môžu vykonávať inšpekcie, kým na plavidlách s faktorom priority I sa musia vykonávať inšpekcie.
- (9) Členské štáty môžu vynechať určitý počet „prioritných“ inšpekcií, a napriek tomu splniť svoj inšpekčný záväzok. V prípade niektorých členských štátov však počet zastavení lodí v prístavoch, ktoré sa skutočne vyskytnú počas daného roka, môže byť vyšší alebo nižší ako pridelený inšpekčný záväzok. Zistilo sa, že alternatívna metóda plnenia povinnosti spravodlivého podielu pre tieto (nadmerne alebo nedostatočne zaťažené) členské štáty je nepružná, a preto je potrebné zosúladiť príslušné ustanovenia s revidovanými ustanoveniami Parížskeho MoP.
- (10) Členské štáty môžu takisto za určitých okolností odložiť inšpekcie lodí za predpokladu, že na plavidle sa vykoná inšpekcia v nasledujúcom prístave zastavenia alebo do 15 dní, a táto možnosť sa upravuje tak, aby ju mohli využívať všetky členské štáty. Určité kategórie plavidiel,

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 táto povinnosť príliš zaťažuje prevádzkovateľov a nemá žiadny prínos, keďže vnútroštátne orgány už majú požadované informácie ľahšie dostupné v databáze THETIS. Parížske MoP na základe toho zrušilo túto povinnosť oznamovania pred príchodom, a preto by sa smernica 2009/16/ES mala zodpovedajúcim spôsobom zosúladiť.

- (11) Za posledné desaťročie sa bezpečnostný profil plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, výrazne zlepšil, a to napriek nárastu počtu plavidiel, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ, vrátane príbrežnej námornej dopravy tovaru medzi hlavnými prístavmi v členských štátoch EÚ 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, ako sú napríklad emisie síry alebo bezpečné a environmentálne zošrotovanie lodí. Cieľom balíka „Fit for 55“ je znížiť celkové emisie skleníkových plynov v EÚ do roku 2030 o 55 %, čím sa pripraví cesta ku klimatickej neutralite do roku 2050, a očakáva sa, že námorná doprava k tomuto úsiliu prispeje. 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 plavidlá, ktoré sú najmenej šetrné k životnému prostrediu.
- (12) Na tomto základe by sa mal rizikový profil lode aktualizovať tak, aby odrážal environmentálne problémy tým, že bude prikladať väčší význam environmentálnym vlastnostiam vrátane prevádzkovej uhlíkovej náročnosti lodí, na ktorých sa vykonáva inšpekcia, ako aj environmentálnym nedostatkom a zadržaniam.
- (13) 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 väčším využívaním elektronických osvedčení, ktoré umožnia vykonávanie lepšie pripravených inšpekcií zameraných na lode. Zavedenie a využívanie týchto elektronických osvedčení by sa malo podporovať ich zaradením do rizikového profilu lode.
- (14) Štátna prístavná kontrola je čoraz zložitejšia, keďže sa pridávajú nové požiadavky na inšpekcie, či už na základe právnych predpisov EÚ alebo prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie. Je preto potrebné zabezpečiť zvyšovanie kvalifikácie úradníkov štátnej prístavnej kontroly a ich rekvalifikáciu a neustále rozvíjať ich odbornú prípravu.
- (15) Od správnych orgánov vlajkových štátov Únie sa v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES²⁶ vyžaduje, aby mali systém riadenia kvality s cieľom pomôcť členským štátom ďalej zlepšovať ich výkonnosť ako vlajkových štátov a zabezpečiť rovnaké podmienky medzi správnymi orgánmi. Podobnou požiadavkou na činnosti štátnej prístavnej kontroly by sa malo členským štátom umožniť preukazovať, že ich organizácia, jej politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie jej cieľov, ako aj určovať systémové problémy, ako napríklad v súvislosti s prideľovaním zdrojov alebo pracovníkov, skôr ako prerastú do väčších problémov.

²⁶ 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).

- (16) S cieľom umožniť aktuálne uplatňovanie ustanovení tejto smernice, aby členské štáty mohli plniť svoje záväzky vyplývajúce z medzinárodného práva v súlade so smernicou, právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa mala delegovať na Komisiu, a to pokiaľ ide o aktualizáciu dohovorov v rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES a zmenu zoznamu postupov a usmernení týkajúcich sa štátnej prístavnej kontroly, ktoré prijalo Parížske MoP. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie vykonávali v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva²⁷. Predovšetkým, a to v záujme zabezpečenia 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 expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (17) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení smernice 2009/16/ES týkajúcich sa zoznamu dohovorov v rámci rozsahu jej pôsobnosti, dobrovoľného systému štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov, podmienok uplatňovania prílohy VII o rozšírenej inšpekcii, 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. 182/2011²⁸.
- (18) S cieľom zlepšiť kvalitu inšpekcii štátnej prístavnej kontroly v morských oblastiach blízko EÚ sa všetky oprávnené členské štáty vyzývajú, aby sa pripojili k stredozemskému MoP o štátnej prístavnej kontrole (Med MoP).
- (19) 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 smernice 2009/16/ES najneskôr [desať rokov po dátume jeho uplatňovania uvedenom v článku XX] a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.
- (20) Keďže ciele tejto smernice nemožno dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov, a to vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy, ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, a to z dôvodu sieťových účinkov členských štátov, ktoré konajú spoločne, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. Touto smernicou sa v súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (21) Smernica 2009/16/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

²⁷ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

²⁸ 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. Článok 2 sa mení takto:
 - a) V bode 1 sa dopĺňajú tieto písmená l) a m):

„l) Medzinárodný dohovor o kontrole a riadení záťažovej vody a sedimentov v lodiach (dohovor BWB);

m) Medzinárodný dohovor z Nairobi o odstraňovaní vrakov (dohovor z Nairobi).“;
 - b) Bod 3 sa vypúšťa.
2. Článok 3 sa mení takto:
 - a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou menej ako 24 metrov, vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, drevené lode jednoduchej konštrukcie, vládne lode používané na neobchodné ciele a jachty, ktoré neobchodujú, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“;
 - b) Dopĺňa sa tento odsek 4a:

„4a. Členské štáty môžu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú spôsoby takéhoto osobitného systému štátnej prístavnej kontroly pre rybárske plavidlá s celkovou dĺžkou viac ako 24 metrov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.“
3. V článku 5 sa vkladá tento odsek 2a:

„2a. Inšpekcie lodí s faktorom priority II vykonané členskými štátmi, ktorých ročný inšpekčný záväzok bol prekročený o viac ako 150 %, sa nezohľadňujú pri výpočte ročného inšpekčného záväzku členských štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskeho MoP.“
4. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Podmienky splnenia inšpekčného záväzku

Členský štát, ktorý nevykonával inšpekcie požadované v článku 5 ods. 2 písm. a), spĺňa svoj záväzok v súlade s uvedenými ustanoveniami, ak takéto nevykonané inšpekcie neprekročia 10 % celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré sa zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách, a to bez ohľadu na ich rizikový profil.

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

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

5. V článku 7 sa odsek 2 nahrádza takto:

„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), 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 sa zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.“

6. V článku 8 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

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

- a) ak sa inšpekcia môže vykonať pri ďalšom zastavení lode v tom istom členskom štáte za predpokladu, že loď medzitým nezastavuje v žiadnom inom prístave v Únii alebo v rámci regiónu Parížskeho MoP a že odklad nie je dlhší než 15 dní, alebo
- b) ak sa inšpekcia môže vykonať v inom prístave zastavenia v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP do 15 dní za predpokladu, že štát, v ktorom sa takýto prístav zastavenia nachádza, vopred súhlasil s vykonaním inšpekcie.

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

- a) v posúdení príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, loď, jej posádku, prístav alebo morské prostredie, alebo
- b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci (ako sa stanovuje v článku 2 ods. 10). V tomto prípade členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa v prípade potreby vykonala inšpekcia na lodiach, ktoré pravidelne zastavujú počas noci.“

7. Vkladá sa tento článok 8a:

Vyššia moc

Nevykonanie inšpekcie z dôvodov vyššej moci sa nepovažuje za vynechanú inšpekciu za predpokladu, že vynechaná inšpekcia a dôvody jej nevykonania sa zdokumentujú a zaznamenajú v inšpekčnej databáze.“

8. Článok 9 sa vypúšťa.

9. V článku 10 ods. 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„c) environmentálne parametre

environmentálne parametre vychádzajú z ukazovateľa uhlíkovej náročnosti lode a počtu nedostatkov, ktoré súvisia s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWB, dohovorom CLC 92, dohovorom o zásobníkoch a dohovorom z Nairobi v súlade s časťou I.3 prílohy I a prílohou II.“;

10. V článku 14 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Rozšírenú inšpekciu vykonávajú najmenej dvaja úradníci štátnej prístavnej kontroly. Rozsah rozšírenej inšpekcie vrátane rizikových oblastí, na ktoré sa má vzťahovať, je uvedený v prílohe VII. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné opatrenia na zabezpečenie jednotných podmienok uplatňovania prílohy VII. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.“

11. V článku 14a sa odsek 4 nahrádza takto:

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

12. Článok 16 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

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

- sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý patrí do zoznamu s nízkou úrovňou výkonnosti prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, alebo
- sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý patrí do zoznamu s vysokou alebo strednou úrovňou výkonnosti prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 24 mesiacov

v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP.

Prvý pododsek tohto článku sa neuplatňuje v prípadoch 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.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Akékoľvek ďalšie zadržanie v prístave alebo na kotvisku v rámci Únie má za následok zamietnutie vstupu lode do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Únie. Tento tretí príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť po uplynutí 24 mesiacov od jeho vydania, len ak:

- a) štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie, ktoré sú uznané podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009²⁹;
- b) loď spravuje spoločnosť s vysokou úrovňou výkonnosti podľa časti I.1 prílohy I a
- splnili sa podmienky uvedené v bodoch 3 až 9 prílohy VIII.

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

c) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Akékoľvek ďalšie zadržanie plavidla plaviaceho sa pod vlajkou štátu uvedeného v zozname so strednou alebo nízkou úrovňou výkonnosti, ktorý je uverejnený vo výročnej správe Parížskeho MoP, v prístave alebo na kotvisku v rámci Únie po treťom zamietnutí vstupu má za následok natrvalo zamietnutý vstup do všetkých prístavov a na kotviská v rámci Únie.“;

d) Vkladá sa tento odsek 4a:

„4a. Ak je loď plaviaca sa pod vlajkou štátu uvedeného v zozname s vysokou úrovňou výkonnosti zadržaná v prístave alebo na kotvisku po treťom alebo každom ďalšom zamietnutí vstupu a v čase prvého ďalšieho prepojenia medzi loďou a prístavom v prístave EÚ sú vydané štatutárne osvedčenia a osvedčenia o klasifikácii lode organizáciou alebo organizáciami, ktoré sú uznané podľa nariadenia (ES) č. 391/2009, a poskytne sa dôkaz, že pred vydaním takýchto osvedčení sa uskutočnila návšteva klasifikačnej spoločnosti na palube lode, vstup lode do všetkých prístavov alebo na kotviská sa zamietne na obdobie 24 mesiacov.

²⁹

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).

Ak v čase prvého prepojenia medzi loďou a prístavom nie sú štatutárne osvedčenia alebo osvedčenia o klasifikácii vydané organizáciou alebo organizáciami, ktoré sú uznané podľa nariadenia (ES) č. 391/2009, lodi sa natrvalo zamietne vstup do všetkých prístavov a na kotviská.“

13. V článku 21 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Členské štáty prijímú opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol do všetkých prístavov alebo na kotviská v rámci Únie zamietnutý vstup lodí uvedených v odseku 1, ktoré vyplávajú na more:

- a) bez splnenia podmienok určených príslušným orgánom ktoréhokoľvek členského štátu v prístave inšpekcie, alebo
- b) ktoré nesplnia platné požiadavky dohovorov nezastavením v určenej opravárenskej lodenici.

Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší po uplynutí dvanástich mesiacov po tom, čo bol schválený. Príkaz na zamietnutie vstupu sa stáva platným od dátumu svojho vydania.

Takéto zamietnutie sa zachová, pokiaľ vlastník alebo prevádzkovateľ nepredloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom sa zistili nedostatky na lodi, uspokojivý dôkaz o tom, že loď úplne splňa všetky platné požiadavky dohovorov.“

14. V článku 22 sa odsek 7 nahrádza takto:

„7. Komisia v spolupráci s členskými štátmi a s prihliadnutím na odborné znalosti a skúsenosti získané v Únii a v rámci Parížskeho MoP vypracuje pre inšpektorov štátnej prístavnej kontroly program profesijného rozvoja a odbornej prípravy. V tomto programe odbornej prípravy sa zohľadní rozšírený rozsah štátnej prístavnej kontroly, ako aj zlepšenia v rozsahu a formách odbornej prípravy.

Komisia v spolupráci s členskými štátmi neustále zisťuje a stanovuje nové potreby odbornej prípravy s cieľom zmeniť učebné osnovy, učebné plány a obsah programu profesijného rozvoja a odbornej prípravy pre inšpektorov, najmä pokiaľ ide o nové technológie a vo vzťahu k ďalším povinnostiam, ktoré vyplývajú z príslušných právnych nástrojov.“

15. Článok 24 sa mení takto:

- a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa informácie o skutočnom čase príchodu a skutočnom čase odchodu každej lode, ktorá sa zastaví v ich prístavoch a na kotviskách, do troch hodín od odchodu lode preniesli spolu s identifikátorom príslušného prístavu 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 poskytovania údajov v súlade s bodom 1.2 a bodom 2 písm. a) a b) prílohy XIV k tejto smernici.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„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 pred jej prenosom do databázy potvrdí inšpektor štátnej prístavnej kontroly, ktorý nebol súčasťou skupiny, ktorá inšpekciu vykonala.“

16. Vkladá sa tento článok 24a:

„Článok 24a

Elektronické osvedčenia

1. Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovia funkčné a technické špecifikácie pre harmonizované rozhranie na ohlasovanie, validačný nástroj a centrálné úložisko/databázu pre elektronické verzie osvedčení, ktoré sú uvedené v prílohe IV a v článku 13 ods. 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.

2. Členské štáty môžu na uľahčenie prechodu svojich registrov lodí na elektronické osvedčenia použiť harmonizované rozhranie na ohlasovanie, validačný nástroj a centrálné úložisko/databázu pre elektronické verzie osvedčení.

3. V prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou štátu, ktorý vydáva takéto elektronické osvedčenia, sa táto skutočnosť zohľadní v rizikovom profile lode, ako sa uvádza v prílohách I a II.

4. Členský štát je zodpovedný za zabezpečenie predloženia údajových prvkov v súlade s platnými právnymi a technickými požiadavkami. Členský štát zostáva zodpovedný za údaje a platnosť informácií a osvedčení, ako aj za aktualizáciu akýchkoľvek informácií, ktoré sa po predložení do centrálnej databázy zmenili.“

17. 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 štátnej prístavnej kontroly 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 v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady

(EÚ) 2019/883³⁰, prípadne aj s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 z 31. marca 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení;

- b) informácie o lodiach, ktoré vyplávali na more bez splnenia ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2019/883 o prístavných zberných zariadeniach;
- c) informácie o lodiach, ktorým bol zamietnutý vstup alebo ktoré boli vyhostené z prístavu z bezpečnostných dôvodov;

informácie o zjavných anomáliách v súlade s článkom 23.“

18. 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 článkom 2 písm. b) bodom i) nariadenia (ES) č. 1406/2002 zhromažďuje potrebné informácie a uskutočňuje návštevy členských štátov.

Každý členský štát vypracuje, zavedie a spravuje systém riadenia kvality pre operačné časti činností svojich správnych orgánov, ktoré súvisia so štátnou prístavnou kontrolou. Takýto systém riadenia kvality sa osvedčuje v súlade s platnými medzinárodnými normami kvality.“

19. Článok 30a sa nahrádza takto:

„Článok 30a

Delegované akty

Komisia je v súlade s článkom 30b splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom zmeniť článok 2 ods. 1, zmeniť zoznam dohovorov uvedený v článku 2 ods. 1, keď Parížske MoP prijme takéto dohovory ako príslušný právny nástroj, a zmeniť prílohu VI s cieľom doplniť a/alebo aktualizovať zoznam postupov a usmernení týkajúcich sa štátnej prístavnej kontroly prijatých Parížskym MoP, ktorý sa stanovuje v uvedenej prílohe.“

20. V článku 31 sa vkladá tento odsek:

„4. Zmeny príslušných právnych nástrojov uvedených v článku 2 bode 1 sa môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.“

21. Článok 33 sa nahrádza takto:

³⁰ 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).

„Článok 33

Vykonávacie pravidlá

Komisia pri zavádzaní vykonávacích pravidiel uvedených v článku 2 ods. 2, článku 3 ods. 4a, článku 10 ods. 3 a 4, článku 14 ods. 4, článku 15 ods. 3, článku 18a ods. 7, článku 23 ods. 5, článku 24a ods. 6 a článku 27 v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 osobitne dbá o to, aby sa v týchto pravidlách zohľadnili odborné znalosti a skúsenosti získané pri uplatňovaní inšpekčného systému v Únii a nadviazalo sa na odborné znalosti Parížskeho MoP.“

22. Článok 35 sa nahrádza takto:

„Článok 35

Preskúmanie vykonávania

Komisia do *[Úrad pre publikácie: vložte dátum: desať rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]* predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice a jej dodržiavaní.“

23. Príloha I sa mení v súlade s prílohou I k tejto smernici.
24. Príloha II sa nahrádza textom v prílohe II k tejto smernici.
25. Príloha III sa vypúšťa.
26. Príloha IV sa nahrádza textom v prílohe III k tejto smernici.
27. Príloha V sa nahrádza textom v prílohe IV k tejto smernici.
28. Príloha VIII sa nahrádza textom v prílohe V k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty najneskôr do *[Úrad pre publikácie: vložte dátum: jeden rok od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]* prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.
- Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ – „AGENTÚRY“

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

1.2. Príslušné oblasti politiky

Mobilita a doprava – námorná bezpečnosť

1.3. Návrh sa týka

- ☐ novej akcie
- ☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu³¹
- ☒ predĺženia trvania existujúcej akcie
- ☐ zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom pozmeňujúcej smernice 2009/16/ES je zachovať rovnaké podmienky a vyhnúť sa deformáciám trhu, zabezpečiť vysokú úroveň námornej bezpečnosti a zabezpečiť prevenciu znečisťovania morí. Revíziou sa prispieva aj k cieľu udržateľného rozvoja č. 3 („Zabezpečiť zdravý život a podporovať blahobyt pre všetkých v každom veku“) a č. 14 („Zachovať a udržateľne využívať oceány, moria a morské zdroje na účely udržateľného rozvoja“).

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele revízie sú:

Zosúladiť právne predpisy EÚ s novými medzinárodnými predpismi a postupmi stanovenými na úrovni IMO/MOP alebo Parížskeho MoP.

Ochraňovať rybárske plavidlá, ich posádky a životné prostredie.

Zabezpečiť väčšie využívanie digitálnych riešení.

³¹

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Zabezpečiť efektívny a harmonizovaný prístup pri vykonávaní inšpekcií štátnej prístavnej kontroly.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Očakáva sa, že návrhom sa zaručí harmonizovaná a vysoká úroveň bezpečnosti štátnej prístavnej kontroly v celej Únii a zavedie digitalizovaný systém na zvýšenie efektívnosti inšpekcii lepším zameraním na riziká lodí, lepšie pripravenými inšpekciami a jednoduchšou a rýchlejšou výmenou príslušných informácií. Takisto sa očakáva, že sa zvýši význam, ktorý sa prikladá environmentálnym aspektom štátnej prístavnej kontroly.

Očakáva sa, že návrhom sa zvýši aj ochrana rybárskych plavidiel, ich posádok a životného prostredia tým, že povedie k zníženiu strát na životoch a utrpených zranení, ako aj k zníženiu straty lodného paliva na mori.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Účinnosť navrhovanej smernice sa vzhľadom na špecifický cieľ č. 1 určí na základe horizontálnej analýzy vykonanej agentúrou EMSA a diskusií na seminároch.

Účinnosť navrhovanej smernice sa vzhľadom na špecifický cieľ č. 2 určí na základe počtu inšpekcii väčších rybárskych plavidiel (s dĺžkou viac ako 24 metrov) a správ predložených do databázy THETIS na podávanie správ o zameraní a inšpekciách, ako aj na základe počtu nedostatkov a/alebo zadržaní zaznamenaných o lodiach tohto druhu, ktoré sa zastavili v prístavoch EÚ.

Účinnosť navrhovanej smernice sa vzhľadom na špecifický cieľ č. 3 určí pomocou informácií nahratých do systému THETIS. Počet elektronických osvedčení nahratých vlajkovými štátmi do validačného nástroja agentúry EMSA a centrálneho úložiska, ako aj počet inšpekcii, na ktorých sa elektronické osvedčenia podieľajú.

Účinnosť navrhovanej smernice sa vzhľadom na špecifický cieľ č. 4 určí na základe výsledkov ročných auditov systému riadenia kvality, ktoré sa sprístupnia Komisii, počtu inšpekcii vykonaných viac ako jedným inšpektorom a počtu inšpekčných správ potvrdených inou osobou ako inšpektorom, ktorý vykonal inšpekciu, ako aj na základe počtu postupov v prípade nesplnenia povinností v nasledujúcich rokoch.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy

Agentúra EMSA bude mať povinnosť organizovať výcvik úradníkov štátnej prístavnej kontroly, pokiaľ ide o veľké rybárske plavidlá, s hlavným zameraním na príslušné usmernenia EÚ a vytvoriť príslušné kurzy. Agentúra EMSA bude musieť vypracovať aj modul systému THETIS pre rybárske plavidlá a spoločné učebné osnovy pre štátnu prístavnú kontrolu rybárskych plavidiel, ktoré budú zahŕňať všetky príslušné pokyny a usmernenia.

Agentúra EMSA bude mať povinnosť organizovať školenia úradníkov štátnej prístavnej kontroly, pokiaľ ide o používanie elektronických štatutárnych osvedčení, a bude musieť vytvoriť validačný nástroj a úložisko.

Agentúra EMSA bude mať povinnosť vytvoriť vylepšené nástroje odbornej prípravy/rozvoja kapacít pre úradníkov štátnej prístavnej kontroly v oblasti nových technológií, okrem iného aj v oblasti obnoviteľných a nízkouhlíkových palív, ktoré sú mimoriadne dôležité z hľadiska legislatívneho balíka „Fit for 55“, a automatizácie, a to zlepšením online nástrojov odbornej prípravy agentúry EMSA a náborom expertov.

Na podporu úloh agentúry EMSA týkajúcich sa vývoja nástrojov budú do roku 2025 potrebné dva ekvivalenty plného pracovného času.

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (*ex ante*)

Opatrením EÚ v oblasti námornej bezpečnosti sa zabezpečuje harmonizované uplatňovanie bezpečnostných a environmentálnych noriem a znižuje sa akákoľvek konkurenčná výhoda tým, že odrádza vlastníkov lodí a/alebo vlajkové štáty, ktorí sa môžu pokúsiť získať takúto výhodu tak, že nebudú prísne dodržiavať pravidlá a normy stanovené v medzinárodných dohovoroch. Postupy a nástroje Parížskeho MoP sa svojím začlenením do európskych právnych predpisov stanú žalovateľnými pred Európskym súdnym dvorom, čím sa zabezpečí ich jednotné presadzovanie v Únii.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (*ex post*)

Zásah na úrovni EÚ priniesol výhody, ktoré by neboli možné na samotnej vnútroštátnej úrovni, ani na úrovni IMO či Parížskeho MoP. EÚ vytvorila prínos v odvetví z hľadiska jeho účinnosti, efektívnosti a synergií, ktoré prináša. Smernica zosúladzuje právne predpisy EÚ s pravidlom IMO a vedie k harmonizovanému podávaniu správ o štátnej prístavnej kontrole. Pokiaľ ide o väčšie rybárske plavidlá, príklad Parížskeho MoP a smernice, ktorá sa vzťahuje na komerčné dopravné plavidlá, ukazuje, že tento problém môžu vyriešiť iba harmonizované postupy a spoločné kritériá pre štátnu prístavnú kontrolu týchto plavidiel. Neprispôbením smernice by sa odstránili synergické prínosy získané jej vykonávaním.

- 1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

V rámci hodnotenia *ex post* programu REFIT a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018 sa dospelo k záveru, že prínos smernice spočíva v tom, že kombinuje rámec štátnej prístavnej kontroly s mechanizmom presadzovania práva s cieľom zabezpečiť správne a konzistentné vykonávanie v členských štátoch. To viedlo k tlaku na výkonnosť a neustále zlepšovanie, a teda k lepšiemu pridelovaniu zdrojov na úrovni členských štátov pre štátnu prístavnú kontrolu. V hodnotení sa dospelo k záveru, že smernicou o štátnej prístavnej kontrole sa prispelo k plánovaným cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť, ochranu, prevenciu znečisťovania a zabezpečiť lepšie pracovné a životné podmienky na lodiach.

Pomocou od agentúry EMSA sa významne podporil režim štátnej prístavnej kontroly v EÚ. V hodnotení sa vyzdvihol význam databázy THETIS. Viac ako dve tretiny členských štátov EÚ/EHP, ktoré vykonávajú inšpekcie štátnej prístavnej kontroly, používajú pri rozhodovaní o tom, na ktorých plavidlách sa inšpekcia vykoná, výlučne systém THETIS. Zistilo sa, že veľmi dôležitá je aj úloha agentúry EMSA pri riadení a aktualizácii systému THETIS, ako aj pri poskytovaní odbornej prípravy inšpektorov zo strany agentúry s cieľom harmonizovať vykonávanie inšpekcií v celom regióne Parížskeho MoP. V rámci kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy sa v podobnom duchu poukázalo na množstvo možných zlepšení, pokiaľ ide o štátnu prístavnú kontrolu.

Výsledky hodnotenia *ex post* sa premietli do posúdenia vplyvu, ktoré je priložené k tejto iniciatíve, ako sa sumarizuje v prílohe 5.

1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhovaná revízia je kľúčovým výstupom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovuje vízia EÚ pre dopravný systém v budúcnosti. V stratégii sa oznámilo, že Komisia plánuje v roku 2021 začať rozsiahle preskúmanie existujúcich právnych predpisov o povinnostiach vlajkového štátu, štátnej prístavnej kontrole a vyšetrovaní nehôd (v rámci hlavnej iniciatívy č. 10 – Zlepšenie ochrany a bezpečnosti dopravy).

Navrhovanou revíziou sa vytvoria synergie s inými časťami regulačného rámca EÚ, najmä so smernicou 2009/18/ES o vyšetrovaní nehôd a smernicou 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu.

Návrh je v súlade s platným viacročným finančným rámcom, hoci si vyžaduje zmenu v plánovaní okruhu 1, pokiaľ ide o ročný príspevok pre agentúru EMSA [kompenzáciou rozpočtu kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01)]. Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu pre návrh Komisie týkajúci sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

Vplyv tejto iniciatívy na rozpočet sa vzťahuje na dodatočné zdroje potrebné na narastajúcu úlohu agentúry EMSA pri podporovaní úradníkov štátnej prístavnej kontroly (t. j. vo vzťahu k veľkým rybárskym plavidlám organizovať školenia a vyvinúť modul systému THETIS a spoločné učebné osnovy, v súvislosti s elektronickými osvedčeniami vyvinúť validačný nástroj a úložisko a vyvinúť zdokonalené nástroje odbornej prípravy/rozvoja kapacít týkajúce sa nových technológií okrem iného vrátane obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a automatizácie) podľa navrhovanej smernice. Ide o nové úlohy agentúry EMSA, ktoré sa stanú trvalými úlohami, pričom existujúce úlohy sa neobmedzia ani sa postupne nezrušia. Dodatočnú potrebu ľudských zdrojov nemožno uspokojiť prerozdelením, zatiaľ čo dodatočné rozpočtové potreby sa uspokojia prostredníctvom kompenzácie existujúcich programov, ktoré riadi GR pre mobilitu a dopravu v rámci platného viacročného finančného rámca.

Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01). Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu pre návrh Komisie týkajúci sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ obmedzené trvanie

- ☐ Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- ☐ Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

☒ neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR *[neuvádza sa]*
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu³²

☐ Priame riadenie na úrovni Komisie prostredníctvom

- ☐ výkonných agentúr

☐ Zdieľané riadenie s členskými štátmi

☒ Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☒ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

Poznámky

Celkové spravovanie navrhovanej smernice budú vykonávať útvary Komisie, ktorým bude v prípade potreby pomáhať Európska námorná bezpečnostná agentúra.

³² Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Členské štáty budú povinné v príslušnej lehote transponovať ustanovenia smernice.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uveďte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jej vykonávaní a dodržiavaní členskými štátmi.

Komisia má prostriedky na monitorovanie vykonávania ustanovení smernice v členských štátoch a členskými štátmi takmer v reálnom čase, keďže výsledky inšpekcií štátnej prístavnej kontroly sa musia nahrávať do databázy THETIS do 72 hodín od vykonania inšpekcie. Komisia a/alebo agentúra EMSA tak môžu monitorovať databázu systému THETIS s cieľom overiť, že inšpekcie sa vykonávajú tak, ako sa vyžaduje, a že sa správy nahrávajú do databázy. Tieto ukazovatele sa budú monitorovať aj v prípade inšpekcií vykonávaných na palube rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov tými členskými štátmi, ktoré tieto inšpekcie vykonávajú.

Komisia a/alebo agentúra EMSA môžu týždenne účinne monitorovať pokrok členských štátov a členské štáty budú vedieť, že sú monitorované, ak sa opatrenie stane povinným. Komisia môže v takom prípade prijať rýchle opatrenia na odstránenie akýchkoľvek nedostatkov vrátane ďalšej technickej podpory alebo odbornej prípravy zo strany agentúry EMSA alebo možnosti, že Komisia začne postup v prípade nesplnenia povinnosti.

Agentúra EMSA zároveň v mene Komisie vykonáva návštevy v členských štátoch s cieľom overiť operácie na mieste.

Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie toho, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie cieľov smernice. Tento systém sa bude musieť certifikovať a následne bude každých päť rokov predmetom auditu. Členské štáty budú musieť Komisii alebo agentúre EMSA sprístupniť výsledky auditov vykonaných akreditovaným subjektom tak, aby si správny orgán štátnej prístavnej kontroly mohol zachovať svoje osvedčenie systému riadenia kvality.

Agentúra EMSA bude vykonávať horizontálnu analýzu, pričom uvedie, ako právne predpisy fungujú, a určí nedostatky a to, čo možno urobiť na ich odstránenie, a podá správu Komisii a členským štátom, okrem iného prostredníctvom diskusií na seminároch.

A napokon desať rokov po skončení lehoty na vykonanie týchto právnych predpisov by mali útvary Komisie vykonať hodnotenie s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade správ o jej efektívnosti a vykonávaní. Komisii bude podľa potreby pomáhať agentúra EMSA, a to pri poskytovaní služieb IT a vývoji nástrojov IT potrebných v súvislosti s ustanoveniami navrhovanej smernice týkajúcimi sa podávania správ, monitorovania a overovania, ako aj pri organizovaní odbornej prípravy. Členské štáty budú povinné v lehote uvedenej v smernici transponovať jej ustanovenia do svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Činnosti v oblasti presadzovania práva sa môžu vykonávať ako súčasť štátnej prístavnej kontroly.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Hoci Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jej vykonávaní a dodržiavaní členskými štátmi, Európska námorná bezpečnostná agentúra bude zodpovedná za výkon svojich operácií a za vykonávanie svojho rámca vnútornej kontroly. Agentúra bude musieť vyvíjať nástroje a moduly IT, ako aj poskytovať odbornú prípravu úradníkom štátnej prístavnej kontroly a od členských štátov sa bude požadovať, aby vykonávali presadzovanie práva.

Agentúra EMSA má najlepšie predpoklady na podávanie správ a posudzovanie úloh súvisiacich s dodržiavaním predpisov, keďže pôjde o technickú prácu, ktorá si vyžaduje značné odborné znalosti v oblasti správy údajov, ako aj dôkladné pochopenie zložitých technických záležitostí súvisiacich s elektronickými osvedčeniami a odbornou prípravou.

Členské štáty majú najlepšie predpoklady na vykonávanie presadzovania navrhovanej smernice, najmä pokračovaním v presadzovaní štátnej prístavnej kontroly harmonizovaným spôsobom.

GR pre mobilitu a dopravu bude na vzťahy GR s decentralizovanými agentúrami a spoločnými podnikmi vykonávať potrebné kontroly v súlade so stratégiou dohľadu prijatou v roku 2017. GR pre mobilitu a dopravu podľa tejto stratégie monitoruje ukazovatele výkonnosti, pokiaľ ide o plnenie rozpočtu, odporúčania auditu a administratívne záležitosti. Agentúra predkladá správu dvakrát ročne. Kontroly vykonávané v súvislosti s dohľadom agentúry, ako aj s príslušným finančným a rozpočtovým riadením sú v súlade so stratégiou kontroly GR pre mobilitu a dopravu, ktorá sa aktualizovala v roku 2022.

Na dodatočné zdroje poskytnuté agentúre EMSA sa bude vzťahovať systém vnútornej kontroly a riadenia rizík agentúry EMSA, ktorý je zosúladený s príslušnými medzinárodnými normami a zahŕňa osobitné kontroly na predchádzanie konfliktu záujmov a zabezpečenie ochrany oznamovateľov.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Podľa navrhovanej smernice sa agentúre EMSA poskytne dodatočné financovanie potrebné na vývoj nástrojov a modulov IT, ako aj na poskytovanie odbornej prípravy úradníkom štátnej prístavnej kontroly členských štátov.

Agentúra EMSA nesie plnú zodpovednosť za plnenie svojho rozpočtu, zatiaľ čo GR pre mobilitu a dopravu zodpovedá za pravidelné platby príspevkov stanovených rozpočtovým orgánom. Očakávaná úroveň rizika chyby pri platbe a uzavretí je podobná úrovni, ktorá je spätá so subvenciami z rozpočtu poskytovanými agentúrou.

Neočakáva sa, že dodatočné úlohy vyplývajúce z navrhovanej revízie prinesú osobitné dodatočné kontroly. Očakáva sa preto, že náklady GR pre mobilitu a dopravu na kontrolu (merané vo vzťahu k hodnote riadených finančných prostriedkov) sa udržia na stabilnej úrovni.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uveďte existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie boja proti podvodom.

Súčasťou navrhovanej smernice je viacero ustanovení, ktoré sú osobitne zamerané na prechádzanie podvodom a nezrovnalostiam. Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie toho, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie cieľov smernice. Tento systém sa bude musieť certifikovať a následne bude každých päť rokov predmetom auditu. Členské štáty budú musieť Komisii alebo agentúre EMSA sprístupniť výsledky auditov vykonaných akreditovaným subjektom tak, aby si správny orgán štátnej prístavnej kontroly mohol zachovať svoje osvedčenie systému riadenia kvality. V smernici sa stanovuje aj to, že všetky inšpekčné správy zo štátnej prístavnej kontroly potvrdzuje osoba (buď iný inšpektor štátnej prístavnej kontroly alebo orgán dohľadu), ktorá je iná ako inšpektor, ktorý vykonal inšpekciu, a to predtým, ako sa inšpekčná správa prenesie do databázy.

Agentúra EMSA uplatňuje zásady boja proti podvodom decentralizovaných agentúr EÚ v súlade s prístupom Komisie. Agentúra v marci 2021 prijala aktualizovanú stratégiu boja proti podvodom, ktorá je založená na metodike a usmerneniach stratégie boja proti podvodom, ktorú predložil úrad OLAF, ako aj na stratégii boja proti podvodom GR pre mobilitu a dopravu. Stanovuje sa v nej rámec zameraný na otázky prevencie, odhaľovania a podmienok vyšetrovaní podvodov na úrovni agentúry. Agentúra EMSA neustále prispôsobuje a vylepšuje svoje politiky a opatrenia na presadzovanie najvyššej úrovne bezúhonnosti svojich zamestnancov, podporu účinnej prevencie a odhaľovania rizík podvodu a vytvorenie primeraných postupov na nahlasovanie a riešenie možných prípadov podvodu a ich výsledkov. Agentúra EMSA okrem toho v roku 2015 prijala politiku týkajúcu sa konfliktu záujmov riadiacej rady.

V otázkach týkajúcich sa predchádzania podvodom a nezrovnalostiam agentúra EMSA spolupracuje s útvarmi Komisie. Komisia zabezpečí pokračovanie a posilnenie tejto spolupráce.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevok
----------------------	-------------------	------------------	-----------

finančného rámca	Číslo	DRP/NRP ³³	krajín EZVO ³⁴	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ³⁵	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02 10 02	NRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevok			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátsk ych krajín a potenciál nych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/ NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/NIE

³³ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

³⁴ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³⁵ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Hlava 1:	Závázky	1	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Platby	2	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Hlava 2:	Závázky	1a					
	Platby	2a					
Hlava 3:	Závázky	3a	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Platby	3b	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
Rozpočtové prostriedky pre agentúru EMSA SPOLU	Závázky	= 1 + 1a + 3 a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Platby	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
• Ľudské zdroje									
• Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Platby	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

3.2.2. Odhadovaný vplyv na rozpočtové prostriedky agentúry EMSA

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

Sumy v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy			Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	Druh ³⁶	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu	Náklady spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ³⁷ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																		
NÁKLADY SPOLU																		

V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

³⁶ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

³⁷ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...”

3.2.3. Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje agentúry EMSA

3.2.3.1. Zhrnutie

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta) V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (platové triedy AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Dočasní zamestnanci (platové triedy AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Požiadavky na pracovníkov (ekvivalent plného pracovného času):

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (platové triedy AD)	2	2	2	2	2
Dočasní zamestnanci (platové triedy AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	2	2	2	2	2
-------	---	---	---	---	---

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

Agentúra EMSA začne s prípravou náboru hneď po prijatí návrhu. Odhad nákladov vychádza z predpokladu, že do 1. júla 2025 sa prijímú dva ekvivalenty plného pracovného času. V prvom roku bude preto potrebných len 50 % nákladov na ľudské zdroje.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov pre príslušné GR

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 a 20 01 02 02 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)³⁸							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ a PED v delegáciách)							
Rozpočtové riadky (uveďte) ³⁹	– ústredie ⁴⁰						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							

³⁸ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocní experti v delegáciách.

³⁹ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

⁴⁰ Najmä pre fondy politiky súdržnosti EÚ, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky námorný, rybolovný a akvakultúrny fond (ENRAF).

10 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uved'te)							
SPOLU							

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu pridelit' riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

Opis výpočtu nákladov na ekvivalent plného pracovného času by mal byť uvedený v oddiele 3 prílohy V.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- ☒ Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Úlohy pridelené agentúre EMSA si budú vyžadovať zmenu v plánovaní rozpočtového riadku ročného príspevku agentúre (02 10 02) v rámci platného viacročného finančného rámca. Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01) v rámci platného viacročného finančného rámca. Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca⁴¹.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁴¹ Pozri články 12 a 13 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) 2093/2020 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

– ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

– ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv:

☐ vplyv na vlastné zdroje

☐ vplyv na iné príjmy

uved'te, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúc om rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁴²						
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

V prípade rôznych pripísaných príjmov uved'te príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Uved'te spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

⁴² Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.