

Brusel 28. listopadu 2023
(OR. en)

15957/23

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

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	15164/23
Č. dok. Komise:	10126/23 + ADD 1
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci – <i>obecný přístup</i>

I. ÚVOD

1. Dne 1. června 2023 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě.
2. Návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci.¹

¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

3. Směrnice 2009/16/ES upravuje inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce na úrovni EU. Státní přístavní inspekce je systém inspekcí zahraničních lodí v přístavech jiných států, než je stát vlajky, prováděných úředníky státní přístavní inspekce, jejichž cílem je ověřit, zda způsobilost velitele, důstojníků a posádky na palubě, stav lodě a její vybavení odpovídají požadavkům mezinárodních úmluv – a v Evropské unii platným právním předpisům EU. Státní přístavní inspekce je tedy důležitá pro zajištění námořní bezpečnosti a ochranu mořského prostředí.
4. Revize směrnice má tyto konkrétní cíle:
- aktualizovat a sladit právní předpisy EU s mezinárodními pravidly a postupy stanovenými Mezinárodní námořní organizací (IMO), Mezinárodní organizací práce (MOP) či Pařížským memorandem o porozumění o státní přístavní inspekci;
 - chránit rybářská plavidla, jejich posádky a životní prostředí. Větší rybářská plavidla delší než 24 metrů nejsou do oblasti působnosti státní přístavní inspekce zahrnuta. Dobrovolný systém inspekcí u tohoto typu plavidel by měl zvýšit úroveň dodržování mezinárodních norem bezpečnosti a ochrany životního prostředí, které se na tato plavidla vztahují,
 - zajistit širší využívání digitálních řešení. Podporuje zejména zavádění a používání elektronických zákonných osvědčení propojením jejich použití s rizikovým profilem lodě, který se používá pro výběr lodí k inspekci, a
 - zajistit účinný a harmonizovaný přístup k provádění inspekcí v rámci státní přístavní inspekce. To zahrnuje lepší výběr plavidel pro inspekci prostřednictvím restrukturalizace zastaralých aspektů rizikového profilu lodě a jeho doplnění o nové složky.
5. Komise přijala návrh v rámci svého Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), který bezprostředně navazuje na kontrolu účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy¹ provedenou v roce 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. Návrh vychází z výsledků posouzení dopadů,¹ které čerpalo z externí podpůrné studie. Posouzení dopadů bylo předloženo a důkladně posouzeno na jednom zasedání pracovní skupiny a nevzbudilo u delegací žádné větší obavy.

II. PŘEZKUM OSTATNÍMI ORGÁNY

7. Dne 13. července 2023 jmenoval Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) Evropského parlamentu zpravodajkou paní Veru Taxovou (S&D, Nizozemsko). Paní Taxová předložila svůj návrh zprávy dne 19. září a hlasování ve výboru TRAN o tomto návrhu je v současné době plánováno na 7. prosince.
8. Dne 20. září 2023 přijal Evropský hospodářský a sociální výbor k návrhu stanovisko.² Evropský výbor regionů dne 23. června 2023 rozhodl, že stanovisko nevydává.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RÁMCI RADY

9. Pracovní skupina pro námořní dopravu návrh projednala na několika zasedáních, která začala v říjnu 2023. Všechny delegace vyjádřily obecnou podporu cílům návrhu Komise v zájmu zlepšení námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí.
10. Výbor stálých zástupců na zasedání dne 22. listopadu potvrdil, že podporuje nejnovější kompromis, a doporučil Radě, aby na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 4. prosince 2023 dosáhla obecného přístupu.
11. V návrhu Komise byla učiněna řada změn. Cílem mnoha těchto změn je zajistit jasnost a soudržnost s mezinárodními pravidly a postupy, zejména s pravidly a postupy Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“). Provedeny byly rovněž další podstatné změny, jak je uvedeno níže.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Zaprvé členské státy vznesly připomínky k návrhu Komise zahrnout dvě nová kritéria do metodiky výpočtu hodnocení rizika pro lodě (což je nástroj, který slouží jako vodítko pro inspekce v rámci státní přístavní inspekce lodí s nejvyšší pravděpodobností závad). První z těchto kritérií se týká ukazatele uhlíkové náročnosti lodi (CII). Členské státy poukázaly na to, že tento ukazatel závisí nejen na technickém stavu lodě, ale také na provozních parametrech (jako je rychlost lodě), jakož i na vnějších okolnostech (obchodní trasy, povětrnostní podmínky, doba strávená v přístavu atd.), což znamená, že není nutně ukazatelem špatné výkonnosti nebo nesouladu, a proto by při výpočtu rizikového profilu lodě neměl být zohledněn.
13. Druhé kritérium se týká dostupnosti elektronických osvědčení. Členské státy zdůraznily, že se jedná o administrativní prvek, který je mimo kontrolu lodí, neboť rozhodnutí o použití či nepoužití elektronických osvědčení přísluší státu vlajky. Z tohoto důvodu nejsou elektronická osvědčení ukazatelem stavu lodě nebo jejího souladu se závaznými nástroji IMO a EU a neměla by být zohledněna ani při výpočtu rizikového profilu lodě.
14. Zadruhé Komise v článku 3 navrhla zavést dobrovolný systém inspekcí pro větší rybářská plavidla o délce 24 metrů a více, která byla dosud z oblasti působnosti směrnice vyňata. Členské státy s tímto přístupem souhlasily, neboť by mohl zvýšit úroveň dodržování předpisů těmito plavidly. Jelikož se však jedná o dobrovolný systém, jsou členské státy toho názoru, že podmínky tohoto specifického režimu státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla by neměly být stanoveny v prováděcích aktech, ale spíše prostřednictvím pokynů přijatých Komisí v součinnosti s Pařížským memorandem.
15. Zatřetí bylo provedeno několik změn s cílem poskytnout orgánům státní přístavní inspekce větší flexibilitu. V čl. 14 odst. 4 Komise navrhla, aby rozšířené inspekce prováděli alespoň dva úředníci státní přístavní inspekce. Počet požadovaných inspektorů však závisí na více faktorech a v mnoha situacích by mobilizovat více než jednoho inspektora představovalo zbytečnou zátěž. Členské státy se domnívají, že orgány státní přístavní inspekce by si v tomto ohledu měly zachovat flexibilitu při organizaci své práce. Obdobně byl nedostatečně pružným shledán požadavek, aby inspekční zprávu vždy potvrdil úředník státní přístavní inspekce, jenž nebyl součástí týmu, který inspekci provedl; ustanovení čl. 24 odst. 3 bylo upraveno tak, aby poskytovalo větší flexibilitu.

16. Začtvrté – s cílem zabránit neúměrné administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy, které nemají námořní přístavy a mohou ověřit, že loď, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, která za předchozí tři roky každoročně vplula do jejich říčních přístavů – se tyto členské státy mohou od ustanovení této směrnice odchýlit (článek 2 a bod odůvodnění 20b). To by znamenalo, že dokud jsou tyto podmínky splněny, nebudou tyto členské státy povinny směrnicí provést.
17. V neposlední řadě by lhůta pro provedení navržená Komisí (jeden rok po vstupu pozměňující směrnice v platnost) byla prodloužena na čtyři roky.
18. V této fázi postupu si Komise ponechává procesní výhradu ke všem změnám svého návrhu.

IV. ZÁVĚRY

19. S ohledem na výše uvedené se Rada vyzývá, aby na základě kompromisu uvedeného v příloze této zprávy dosáhla *obecného přístupu* k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci.
-

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES⁷ stanoví pravidla pro systém inspekcí prováděných v rámci státní přístavní inspekce, v rámci kterých jsou u způsobilých lodí vplouvajících do přístavů v Unii prováděny inspekce za účelem ověření, zda je způsobilost posádky na palubě a stav lodě a jejího vybavení v souladu s požadavky mezinárodních úmluv o bezpečnosti lidského života na moři, o ochraně mořského prostředí a o životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek.

⁵ Úř. věst. C , , s. .

⁶ Úř. věst. C , , s. .

⁷ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (2) Směrnice 2009/16/ES vychází z již existující dobrovolné dohody Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“) a z pojmů sdílená inspekční zátěž, výběr lodí pro inspekce na základě rizika, harmonizované inspekce a sdílení výsledků inspekci.
- (3) Od vstupu směrnice 2009/16/ES v platnost došlo ke změnám v mezinárodním regulačním prostředí (zejména v Pařížském memorandu a v Mezinárodní námořní organizaci) a k technologickému vývoji. Tyto změny, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2009/16/ES by měly být zohledněny.
- (4) Od roku 2011 vstoupilo v platnost a bylo členskými státy ratifikováno několik mezinárodních úmluv. Jedná se o Mezinárodní úmluvu IMO o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (úmluvu o nakládání s balastní vodou) a Nairobskou mezinárodní úmluvu o odstraňování vraků lodí (Nairobská úmluva). Měly by tedy být zařazeny na seznam úmluv, na které se vztahuje směrnice 2009/16/ES, aby mohly být prosazovány v rámci systému státní přístavní inspekce.
- (5) Aby bylo možné zavést aktuální a harmonizovaný systém státní přístavní inspekce, je nutné mít k dispozici rychlejší způsob aktualizace seznamu mezinárodních úmluv prosazovaných státní přístavní inspekci, aniž by bylo nutné měnit celou směrnici. Jakmile tedy mezinárodní úmluva vstoupí v platnost – což znamená, že dosáhla dohodnuté úrovně ratifikace – a poté, co ji členové Pařížského memoranda přijmou jako příslušný právní nástroj, by měla Komise seznam úmluv ve směrnici aktualizovat.
- (6) Většina rybářských plavidel v EU se vzhledem ke své malé velikosti pohybuje v teritoriálních vodách, a nepodléhá tedy inspekci v zahraničních přístavech. To znamená, že rybářská plavidla, která se pravděpodobně budou pohybovat v mezinárodních vodách a vplouvat do jiných přístavů, než jsou přístavy v zemi, kde jsou registrována, a tedy podléhat státní přístavní inspekci, budou zpravidla pouze větší rybářská plavidla o délce 24 metrů a více, s ohledem to, jak je délka definovaná v Dohodě z Kapského Města z roku 2012 (což jsou také rybářská plavidla, na která se v nejvyšší míře vztahují mezinárodní úmluvy). Vzhledem k tomu, že se většina mezinárodních úmluv vztahujících se na větší rybářská plavidla liší od těch, které jsou v současné době prosazovány prostřednictvím státní přístavní inspekce, a aby se zabránilo nežádoucímu přelévání účinků do stávajícího systému státní přístavní inspekce, je pro rybářská plavidla navržen paralelní systém státní přístavní inspekce.

- (7) Vzhledem ke způsobu rybolovu však tato větší rybářská plavidla nepřiplouvají do všech členských států EU. Pro ty členské státy, které si tyto inspekce přejí provádět, je tedy navržen dobrovolný systém, který je paralelní a oddělen od stávajícího režimu státní přístavní inspekce, aby byla zajištěna určitá flexibilita způsobu, jakým jsou normy státní přístavní inspekce vyvíjeny. Tento systém státní přístavní inspekce rybářských plavidel o délce 24 metrů a více tak mohou členské státy, Pařížské memorandum a Komise organicky rozvíjet, a to bez jejich zahrnutí do stávající dohody v rámci Pařížského memoranda. Za tímto účelem by měl být pro stávající inspekční databázi vyvinut samostatný modul.
- (8) Mechanismus spravedlivého podílu zajišťuje rozdělení inspekční zátěže mezi členské státy Pařížského memoranda. Každému členskému státu je přidělen určitý počet inspekcí – jeho inspekční závazek neboli „spravedlivý podíl“ – které má každý rok provést. Způsobnost pro inspekci je určena především rizikovým profilem lodě, který stanoví intervaly inspekcí a jejich rozsah. Lodě s prioritou II mohou být podrobeny inspekci, zatímco plavidla s prioritou I musí být podrobena inspekci.
- (9) Členské státy mají povoleno určitý počet „prioritních“ inspekcí neprovést, a přesto svůj inspekční závazek splní. V některých členských státech však může být počet vplutí lodí do přístavu, která se v daném roce opravdu uskuteční, buď vyšší, nebo nižší než přidělený inspekční závazek. Bylo zjištěno, že alternativní způsob plnění závazku spravedlivého podílu pro tyto (přetížené nebo nedostatečně zatížené) členské státy je nepružný, a proto je nezbytné sladit příslušná ustanovení s revidovanými ustanoveními Pařížského memoranda.
- (10) Členské státy mají rovněž možnost inspekce lodí za určitých okolností odložit za předpokladu, že plavidlo bude podrobena inspekci v dalším přístavu, do kterého vpluje, nebo do 15 dnů, a tato možnost je upravena tak, aby ji mohly využívat všechny členské státy. U některých kategorií plavidel, která jsou považována za rizikovější a která jsou způsobilá pro rozšířenou inspekci, je nutné oznámit předpokládaný čas vplutí do přístavu 72 hodin před příplutím. Po několika letech byl však učiněn závěr, že tato povinnost je pro provozovatele příliš zatěžující a nepřináší žádnou přidanou hodnotu, protože požadované informace jsou již pro vnitrostátní orgány snadněji dostupné v databázi THETIS. Na základě toho Pařížské memorandum tuto povinnost oznámení před příplutím zrušilo, a směrnice 2009/16/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem sladěna.

- (10a) Za normálních okolností nejsou inspekce lodí s prioritou II povinné, ačkoli mohou být inspekci podrobeny. V případě členských států, které nezaznamenají dostatečný počet vplutí lodí způsobilých pro inspekci, aby splnily svůj roční závazek, však musí být tyto lodě s prioritou II podrobeny inspekci, aby členské státy mohly svůj roční inspekční závazek splnit. Vzhledem k tomu, že se tyto inspekce stávají pro tyto státy fakticky povinné, může být zapotřebí větší flexibility pro inspekce lodí s prioritou II, zejména v případě těchto států. Proto je pro výše uvedené státy k dispozici odklad a odůvodnění. Členské státy a Komise by měly v rámci Pařížského memoranda vyvinout maximální úsilí, aby navrhly nezbytná opatření a změny k vyjasnění a splnění tohoto cíle, aniž by tím bylo dotčeno přijetí technických opatření k úpravě stávající inspekční databáze s ohledem na odklad.
- (11) Za posledních deset let se bezpečnostní profil plavidel vplouvajících do přístavů EU zlepšil, a to navzdory nárůstu počtu plavidel vplouvajících do přístavů EU, včetně námořní dopravy zboží na krátké vzdálenosti mezi hlavními přístavy v členských státech EU a přístavy v Evropě vymezené zeměpisně nebo v mimoevropských zemích ve Středoziemím a Černém moři. Státní přístavní inspekce jsou stále častěji využívány k prosazování právních předpisů v oblasti životního prostředí, například v souvislosti s emisemi síry nebo bezpečným a ekologickým vrakováním lodí. Rizikový profil lodě vytvořený před rokem 2009 však měl jiné priority a není plně přizpůsoben tomu, aby se inspekční úsilí mohlo zaměřovat na plavidla s nejnižší environmentální výkonností.
- (12) Na základě toho by měl být rizikový profil lodě aktualizován tak, aby zohledňoval otázky životního prostředí, a to tím, že bude přikládán větší význam environmentální výkonnosti.
- (12a) Pařížským memorandem byla v roce 2019 přijata nová metodika, která jako alternativu k bílé, šedé a černé listině států vlajky stanovila seznamy týkající se vysoké, standardní a nízké výkonnosti. Zvláštní pozornost by měla být věnována prováděcímu nařízení uvedenému v článku 10 o rizikovém profilu lodí, které stanoví kategorizaci států vlajky. Tato metodika by měla být provedena v této směrnici, aby byla zajištěna její spravedlnost, zejména ve vztahu ke státům vlajky s malými flotilami.

- (12b) Úředníci státní přístavní inspekce potřebují na přípravu a provádění inspekci čas, proto je důležité dostatečný čas zajistit. To je obzvláště důležité v případě rozšířených inspekci a také v případě inspekci plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících v liniové dopravě, kde lze zvážit provoz plavidla.
- (13) Digitalizace je základním prvkem technologického vývoje v oblasti shromažďování a předávání údajů a jejím cílem je přispět k úspoře nákladů a účinnému využívání lidských zdrojů. Počet lodí, které mají v současné době elektronická osvědčení, narůstá a očekává se, že se bude zvyšovat. Účinnost státní přístavní inspekce by se proto měla zvýšit větším využíváním elektronických osvědčení, která umožní provádění lépe připravených inspekci více zaměřených na loď.
- (14) Státní přístavní inspekce se stává stále složitější, protože přibývají nové požadavky na inspekce, ať už na základě právních předpisů EU, nebo prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace. Proto je třeba zajistit prohlubování dovedností a změnu kvalifikace úředníků státní přístavní inspekce a neustále rozvíjet jejich odbornou přípravu.
- (15) (vypouští se)
- (16) V zájmu zajištění aktuálního uplatňování ustanovení této směrnice tak, aby členské státy mohly plnit své závazky podle mezinárodního práva v souladu s touto směrnicí, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o aktualizaci úmluv v oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES a změnu seznamu postupů a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce, které byly přijaty Pařížským memorandem. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁸. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ustanovení směrnice 2009/16/ES týkajících se seznamu úmluv v její oblasti působnosti a požadavků na elektronická osvědčení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁹.
- (18) (vypouští se)
- (19) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv členských států ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) za účelem monitorování provádění směrnice 2009/16/ES by Komise měla vyhodnotit provádění směrnice 2009/16/ES nejpozději do [deset let po datu použitelnosti uvedeném v článku XX] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.
- (20) Jelikož cílů této směrnice nemůže být vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu síťových účinků, budou-li členské státy jednat společně, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (20a) Není-li inspekce provedena v důsledku mimořádných a nepředvídaných okolností, jako jsou přírodní katastrofy, pandemie nebo mimořádné situace v oblasti veřejného zdraví, teroristické útoky, pracovní spory, neměla by se započítat jako neprovedená inspekce. Tyto okolnosti by měly být řádně odůvodněny a oznámeny Komisi.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(20b) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy by pravidlo *de minimis* mělo umožnit těmto členským státům odchýlit se od ustanovení této směrnice, což znamená, že tyto členské státy, pokud splňují určitá kritéria, nejsou povinny tuto směrnici provést.

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

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v bodě 1 se doplňují nová písmena, která znějí:

„l) Mezinárodní úmluva IMO o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (úmluva o nakládání s balastní vodou);

m) Nairobská mezinárodní úmluva o odstraňování vraků lodí (Nairobská úmluva);

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

aa) v bodu 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78);“

ab) v bodu 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Mezinárodní úmluva o normách pro výcvik, osvědčování a strážní služby námořníků z roku 1978 v platném znění;“

b) bod 3 se zrušuje.

bb) bod 8 se nahrazuje tímto:

„8. „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce a odpovědná tomuto příslušnému orgánu;“

bc) doplňuje se nový bod, který zní:

„8a. „inspekci“ celkové ověření stavu lodi, jejího vybavení a posádky na základě platných úmluv a prováděné inspektorem. Inspekce není prohlídkou za účelem vystavení, potvrzení nebo obnovení zákonných osvědčení a zpráva o inspekci předložená veliteli není osvědčením;“

bd) bod 11 se nahrazuje tímto:

„11. „počáteční inspekci“ inspekce na palubě lodi prováděná inspektorem, která zahrnuje přinejmenším kontroly požadované podle čl. 13 odst. 1;“

be) bod 12 se nahrazuje tímto:

„12. „podrobnou inspekci“ inspekce zahrnující rozsah počáteční inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 13 odst. 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu;“

bf) bod 13 se nahrazuje tímto:

„13. „rozšířenou inspekci“ inspekce zahrnující rozsah počáteční inspekce, která zahrnuje přinejmenším položky uvedené v příloze VII. Rozšířená inspekce může zahrnovat podrobnou inspekci, jsou-li k tomu zjevné důvody v souladu s čl. 13 odst. 3;“

bg) bod 19 se nahrazuje tímto:

„19. „zákonným osvědčením“ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s platnými úmluvami.“

2) Článek 3 se mění takto:

-a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„Při inspekci lodi plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy s ustanovením o „zákazu poskytování výhodnějších podmínek“, členské státy zajistí, aby zacházení s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než zacházení s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy. Tato loď bude podrobena podrobné inspekci v souladu s postupy stanovenými Pařížským memorandem.“;

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Rybářská plavidla o délce menší než 24 metrů, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice. Pro účely této směrnice se délka rybářského plavidla stanoví v souladu s Dohodou z Kapského Města z roku 2012.“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4a. Členské státy mohou v rámci státní přístavní inspekce provádět inspekce rybářských plavidel o délce 24 metrů a více. Komise může ve spolupráci s Pařížským memorandem přijmout pokyny, kterými se stanoví způsoby provádění tohoto paralelního a samostatného zvláštního režimu státní přístavní inspekce pro tato rybářská plavidla.“

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

„2a. Inspekce lodí prováděné členskými státy, které překračují jejich roční inspekční závazky o 20 %, se při výpočtu ročních inspekčních závazků členských států, které jsou stranami Pařížského memoranda, nezohlední.“

4) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Podmínky dodržování inspekčního závazku

Členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), nicméně splní svůj závazek v souladu s uvedeným ustanovením, nepřesahují-li neprovedené inspekce 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť bez ohledu na jejich rizikový profil.

Bez ohledu na procentuální hodnoty neprovedených inspekcí uvedené v prvním odstavci však členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Unie zřídka.

Bez ohledu na procentuální hodnoty neprovedených inspekcí uvedené v prvním odstavci pro lodě s prioritou I vplouvající do kotvišť však členské státy upřednostní inspekce lodí s vysokým rizikovým profilem, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Unie zřídka.“

5) Článek 7 se mění takto:

-a) nadpis a odstavec 1 se nahrazují tímto:

„Ujednání umožňující vyvážený podíl inspekcí v rámci Unie

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

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

6) V článku 8 se odstavce 1, 2 a 3 nahrazují tímto a doplňují se dva nové odstavce:

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

- a) pokud lze inspekci provést při jakémkoli dalším vplutí lodi do přístavu, který se nachází v totožném členském státě, za předpokladu, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda, s výjimkou přístavů státu vlajky lodi, a délka odkladu nepřesáhne 15 dnů od skutečného času vyplutí, nebo
- b) lze-li inspekci vykonat v jiném přístavu v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda, do kterého loď směřuje, během 15 dnů od skutečného času vyplutí, za předpokladu, že stát, ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s vykonáním inspekce, nebo

- c) lze-li inspekci lodi, včetně plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných v liniové dopravě, provést ve stejném přístavu určení do 15 dnů od skutečného času vyplutí.
2. Inspekce, která se z provozních důvodů u lodi s prioritou I nebo s prioritou II neprovede, se nezapočítává jako neprovedená inspekce, za předpokladu, že důvod neprovedení inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, a jestliže došlo k těmto výjimečným okolnostem:
- a) podle uvážení příslušného orgánu by provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského prostředí nebo
 - b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době, jak je vymezeno v čl. 2 bodě 9. Členské státy však v tomto případě přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, jsou podrobeny příslušné inspekci, nebo
 - c) délka pobytu lodi v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce.
3. Není-li inspekce vykonána u lodě v kotvišti, nezapočítává se jako nevykonaná inspekce, jestliže:
- a) je loď podrobena inspekci v jiném přístavu nebo kotvišti v rámci Unie nebo oblasti Pařížského memoranda v souladu s přílohou I do 15 dnů nebo
 - b) loď vplouvá do přístavu pouze v noční době nebo délka pobytu lodi v přístavu je příliš krátká k řádnému provedení inspekce a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi nebo
 - c) by podle uvážení příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu nebo mořského životního prostředí a důvod, proč nebyla inspekce provedena, je zaznamenán v inspekční databázi; nebo

4. Není-li inspekce provedena v důsledku mimořádných a nepředvídaných okolností, nezapočítává se jako neprovedená inspekce a důvod, proč nebyla inspekce provedena, se zaznamená v inspekční databázi. Tyto okolnosti budou řádně odůvodněny a oznámeny Komisi.
5. Inspekce odložené v souladu s odstavci 1, 2, 3 nebo 4 a zaznamenané v inspekční databázi se nezapočítávají do posouzení toho, zda členský stát dodržuje inspekční závazek uvedený v člancích 6 a 7.“

7) (vypouští se)

8) Článek 9 se zrušuje;.

9) V článku 10 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

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

a) Obecné parametry

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

b) Parametry vyplývající z minulosti lodě

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

c) Environmentální parametry

Environmentální parametry vycházejí z počtu závad souvisejících s úmluvami MARPOL, úmluvou o omezení používání škodlivých látek v nátěrových systémech proti obrůstání na lodích (AFS), úmluvou o nakládání s balastní vodou (BWM), CLC 92, úmluvou o ropných palivech, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou v souladu s přílohou I částí I.3 a přílohou II a z toho, jsou-li tyto závady důvodem k zadržení.“

9a) V článku 10 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, pokud jde o stanovení metodiky pro posuzování obecných rizikových parametrů týkajících se zejména kritérií státu vlajky a kritérií výkonnosti společnosti přijatých v roce 2019 Pařížským memorandem, kterým se stanoví seznamy vysoké, standardní a nízké výkonnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.“

9b) V čl. 13 odst. 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

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

9c) V článku 13 se zrušuje odstavec 2.

10) Článek 14 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Následující kategorie lodí podléhají rozšířené inspekci podle části II bodu 3A a 3B přílohy I:

- lodě s vysokým rizikovým profilem,
- osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
- lodě s vysokým rizikovým profilem nebo osobní lodě, ropné tankery, plynové nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, v případě významných nebo neočekávaných faktorů,
- lodě, u kterých se má vykonat opětovná inspekce v návaznosti na rozhodnutí o odeprání přístupu podle článku 16 a čl. 21 odst. 4.“;

ab) odstavec 3 se zrušuje;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Rozšířenou inspekci provádějí pokud možno alespoň dva úředníci státní přístavní inspekce. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise může přijmout prostřednictvím prováděcích aktů podrobná opatření k zajištění jednotných podmínek pro uplatňování přílohy VII. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“

11) Článek 14a se mění takto:

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

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

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4a. Provozovatel nebo velitel lodě zajistí, aby byl v provozním plánu vymezen dostatečný čas na provedení inspekci stanovených v bodech 1.1 a 2 přílohy XVII.“

12) Článek 16 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

- pluje pod vlajkou státu, který se nachází na seznamu týkajícím se nízké výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena, nebo
- pluje pod vlajkou státu, který se nachází na seznamu týkajícím se vysoké nebo standardní výkonnosti, který byl přijat v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena.

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

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

aa) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Příkaz k odepření přístupu lze zrušit pouze po uplynutí lhůty tří měsíců od okamžiku vystavení příkazu a po splnění podmínek podle odstavců 3 až 6 přílohy VIII.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Jakékoli další zadržení v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda má za následek odepření přístupu lodi do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie. Tento třetí příkaz k odepření přístupu je možné zrušit po uplynutí 24 měsíců od vydání příkazu a pouze v případě, že:

- a) loď pluje pod vlajkou státu, který podle míry zadržených lodí není uveden na seznamu týkajícím se nízké výkonnosti ani na seznamu týkajícím se standardní výkonnosti uvedeném v odstavci 1,
- a) zákonná nebo klasifikační osvědčení lodi byla vydána organizací nebo organizacemi uznanými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009¹⁰,
- b) loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I a
- c) jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích 3 až 6 přílohy VIII.

Po uplynutí lhůty 24 měsíců od vydání příkazu je každé lodi nesplňující kritéria stanovená v tomto odstavci trvale odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie.“;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Každé následné zadržení plavidla plujícího pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se standardní nebo nízké výkonnosti, který byl zveřejněn ve výroční zprávě Pařížského memoranda, v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie po třetím odepření přístupu má za následek trvalé odepření přístupu lodi do všech přístavů a kotvišť v rámci Unie.“;

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).

d) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. Lodi plující pod vlajkou státu uvedeného na seznamu týkajícím se vysoké výkonnosti, která je zadržena v přístavu nebo kotvišti Unie při první inspekci v Unii po třetím nebo jakémkoli následném odepření přístupu:

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

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

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

12a) V článku 17 se první pododstavec mění takto:

„Po skončení inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy IX. Velitel lodě obdrží kopii této zprávy o inspekci.“

12b) V článku 20 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

13) Článek 21 se mění takto:

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do všech přístavů nebo kotvišť v rámci Unie odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři, a zadrženým lodím uvedeným v čl. 19 odst. 2, které pokračují v plavbě po moři:

- a) bez splnění podmínek stanovených v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoli členského státu nebo
- b) které nesplní platné požadavky úmluv tím, že se nedostaví do stanovené opravárenské loděnice.

Příkaz k odepření přístupu lze zrušit po uplynutí lhůty 12 měsíců a po splnění podmínek podle odstavců 3 až 6 přílohy VIII. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti ode dne vystavení příkazu.“;

b) odstavec 5 druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Za okolností uvedených v odst. 4 písm. b) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen informovat orgán členského státu, který loď zadržel, zda loď připlula, či nikoli. Pokud příslušný orgán členského státu, kde byla loď označena jako závadná, zjistí, že se tato loď nedostavila do opravárenské loděnice, neprodleně upozorní příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 písm. b) a v případě, že se opravárenská loděnice nenachází v členském státě, jakmile příslušný orgán členského státu, kde byla loď označena jako závadná, zjistí, že se loď nedostavila do opravárenské loděnice, neprodleně upozorní příslušné orgány všech ostatních členských států.“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„Odchylně od ustanovení odstavce 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu či kotviště v případě působení vyšší moci nebo z důvodu vyšších bezpečnostních zájmů, v zájmu snížení nebezpečí znečišťování či v zájmu nápravy závad podle čl. 21 odst. 1 za předpokladu, že majitel, provozovatel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu lodi a tato opatření uspokojují příslušný orgán daného členského státu.“

14) V článku 22 se odstavec 7 nahrazuje tímto:

„7. Ve spolupráci s členskými státy a na základě odborných znalostí a zkušeností získaných na úrovni členských států v rámci Unie a na základě Pařížského memoranda může Komise vypracovat pokyny a doporučení ke zlepšení politiky Pařížského memoranda v oblasti odborné přípravy.

Komise ve spolupráci s členskými státy a Pařížským memorandem průběžně zjišťuje a stanovuje nové vzdělávací potřeby jako podklad pro změnu vzdělávacích programů Pařížského memoranda, učebních osnov a obsahu programu profesního rozvoje a vzdělávání inspektorů, zejména pokud jde o nové technologie a v souvislosti s dalšími povinnostmi vyplývajících z příslušných právních nástrojů.“

15) Článek 24 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

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

- 16) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 24a

Elektronická osvědčení

1. Komise v úzké spolupráci s členskými státy přijme prováděcí akty, jimiž stanoví funkční a technické specifikace modulu harmonizovaného rozhraní pro podávání zpráv a ověřovací nástroj pro elektronická zákonná osvědčení. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.
2. Členské státy ve své funkci států vlajky, které se rozhodnou používat harmonizované rozhraní pro podávání zpráv a ověřovací nástroj pro elektronická zákonná osvědčení, tak mohou učinit, aby usnadnily přechod na elektronické osvědčení.
3. (vypouští se)
4. (vypouští se);“

17) Článek 25 se nahrazuje tímto:

„Článek 25

Výměna informací a spolupráce

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

- a) informace o lodích, které neposkytly informace požadované touto směrnicí, směrnicí 2002/59/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883¹¹, případně i nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení;
- b) informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují článek 7 směrnice (EU) 2019/883 o přístavních zařízeních;
- c) informace o lodích, jimž byl odepřen vstup či které byly z důvodu bezpečnosti vykázány z přístavu;
- d) informace o zjevných nesrovnalostech v souladu s článkem 23.“

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 116).“

- 18) Článek 30 se nahrazuje tímto:

„Článek 30

Sledování souladu a výkonnosti členských států

Aby se zajistilo účinné provádění této směrnice a sledování celkového fungování systému státní přístavní inspekce Unie v souladu s čl. 2 písm. b) bodem i) nařízení (ES) č. 1406/2002, Komise shromažďuje veškeré nezbytné informace a provádí návštěvy členských států.

Každý členský stát může vypracovat, zavést a udržovat systém řízení kvality týkající se operativních částí činností svých správních orgánů, které souvisí se státní přístavní inspekci. Tento systém kvality by měl být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.“

- 19) Článek 30a se nahrazuje tímto:

„Článek 30a

Akty v přenesené pravomoci

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 30b s cílem měnit čl. 2 odst. 1 za účelem změny seznamu úmluv stanoveného v čl. 2 odst. 1 poté, co byly tyto úmluvy Pařížským memorandem přijaty jako příslušný právní nástroj, a měnit přílohu VI za účelem doplnění a/nebo aktualizace seznamu postupů, rozhodnutí a pokynů týkajících se státní přístavní inspekce přijatých Pařížským memorandem, který je v uvedené příloze stanoven.“

20) (vypouští se)

21) Článek 33 se nahrazuje tímto:

„Článek 33

Prováděcí pravidla

Při stanovení prováděcích pravidel uvedených v čl. 10 odst. 3, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 3, čl. 18a odst. 7, čl. 23 odst. 5 a článku 27 postupem podle čl. 31 odst. 2 věnuje Komise zvláštní pozornost tomu, aby zajistila, aby tato pravidla zohlednila odborné znalosti a zkušenosti získané během uplatňování systému inspekcí v Unii a aby vycházela z odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.“

22) Článek 35 se nahrazuje tímto:

„Článek 35

Přezkum provádění

Komise do *[Úřad pro publikace: vložte datum: deset let ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]* předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a dodržování této směrnice.“

23) Příloha I se mění v souladu s přílohou I této směrnice.

24) Příloha II se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II této směrnice.

25) Příloha III se zrušuje.

26) Příloha IV se nahrazuje zněním uvedeným v příloze III této směrnice.

27) Příloha V se nahrazuje zněním uvedeným v příloze IV této směrnice.

- 28) Příloha VIII se nahrazuje zněním uvedeným v příloze V této směrnice.
- 28a) Příloha XII se nahrazuje zněním uvedeným v příloze VI této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do *[Úřad pro publikace: vložte datum: čtyři roky ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]*. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.
3. Členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou ověřit, že lodě, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, která za předchozí tři roky každoročně vplula do jejich říčních přístavů, se mohou od provedení této směrnice odchýlit.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

„I. Rizikový profil lodě

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

1. Obecné parametry

a) Typ lodě

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

b) Stáří lodě

Lodě starší dvanácti let se považují za lodě představující vyšší riziko.

c) Výkonnost státu vlajky

- i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě plující pod vlajkou státu, který ratifikoval všechny závazné nástroje IMO a MOP uvedené v čl. 2 odst. 1, se považují za lodě představující nižší riziko.

d) Uznané organizace

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

- ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací, které mají vysokou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení v Unii a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující nižší riziko.
 - iii) Lodě s osvědčeními, která byla vydána organizacemi uznanými podle podmínek nařízení (ES) č. 391/2009.
- e) Výkonnost společnosti
- i) Lodě patřící společnosti s nízkou či velmi nízkou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.
 - ii) Lodě patřící společnosti s vysokou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

2. Parametry vyplývající z minulosti lodě

- i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě, které během inspekcí provedených v době stanovené v příloze II vykázaly menší počet závad, než je počet uvedený v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě, které nebyly zadrženy v době stanovené v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

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

- vysoké riziko,
- standardní riziko,
- nízké riziko.

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

3. Environmentální parametry

Lodě, které během inspekci provedených v době stanovené v příloze II vykazaly větší počet závad, než je počet závad souvisejících s úmluvami MARPOL, AFS, úmluvou o nakládání s balastní vodou, CLC 92, úmluvou o ropných palivech, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou uvedený v příloze II a alespoň jedna z těchto závad je důvodem pro zadržení, se považují za lodě představující vyšší riziko.

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

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

Členské státy provádějí pravidelné inspekce u

- každé lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních šesti měsíců. Vysoce rizikové lodě jsou způsobilé pro inspekci od pátého měsíce,
- každé lodi se standardním rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 12 měsíců. Lodě představující standardní riziko jsou způsobilé pro inspekci od desátého měsíce,
- každé lodi s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu nebo kotvišti v rámci Unie nebo v oblasti Pařížského memoranda během posledních 36 měsíců. Lodě představující nízké riziko jsou způsobilé pro inspekci od dvacátého čtvrtého měsíce.

2. Dodatečné inspekce

Lodě, jichž se týkají následující významné nebo neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na období, které uplynulo od jejich poslední pravidelné inspekce. Nutnost vykonat dodatečnou inspekci z důvodu neočekávaných faktorů je však ponechána na odborném uvážení inspektora.

2A. Významné faktory

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

- loď, kterým byla od poslední inspekce v Unii či v oblasti Pařížského memoranda z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace,
- loď, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaných jiným členským státem,
- loď, které nelze nalézt v inspekční databázi,
- loď, které
 - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu,
 - byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod nebo
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem, a tím nedodržely opatření k vedení loď přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy, nebo
 - byly zakázány dříve (další inspekce po zrušení příkazu k odepření přístupu), nebo
 - byly účastníky vážné nehody, zejména vážného požáru na palubě, poruchy motoru a smrtelných nehod.

2B. Neočekávané faktory

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

- lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce v Unii nebo v oblasti Pařížského memoranda odebráno,
- lodě, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty hlásí, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou ohrozit životní prostředí podle článku 23 této směrnice a mohou zahrnovat informace o plavbě lodí od služeb pro provoz plavidel,
- lodě, které nesplnily příslušné požadavky na oznamování uvedené ve směrnici (EU) 2019/883/ES,
- lodě, jichž se týká zpráva nebo stížnost, včetně stížnosti na pevnině, podaná velitelem lodě, členem posádky nebo jakoukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud dotýčný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou,
- lodě, u nichž byly nahlášeny závažné závady podle předpisu ISM (3 měsíce po zjištění závady),
- lodě, které byly zadrženy více než před třemi měsíci,
- lodě, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným,
- lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí,
- lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko,
- lodě, pro něž byl schválen plán opatření pro odstranění nedostatků uvedený v čl. 19 odst. 2a, ale jeho provádění nebylo zkontrolováno inspektorem.

3. Systém výběru

3A. Inspekce lodí s prioritou I bude probíhat takto:

a) Rozšířená inspekce se provede

- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních šesti měsíců,
- u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 12 měsíců.

b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede

- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 12 měsíců.

c) V případě významných faktorů

- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
- se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let,
- se provede rozšířená inspekce u jakékoliv lodi v rámci první inspekce po zrušení příkazu k odepření přístupu.

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

a) Rozšířená inspekce se provede

- u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních pěti měsíců,
- u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
- u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.

b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce se provede

- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
- u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.

c) V případě neočekávaných faktorů

- se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
- se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového tankeru, tankeru na jedovaté kapalné látky nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let.

URČENÍ RIZIKOVÉHO PROFILU LODĚ

(podle čl. 10 odst. 2)

					Profil			
					Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď se standardním rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)
Obecné parametry					Kritéri a	Váhové body	Kritéria	Kritéria
1	Typ loď				Chemický tanker Plynový tanker Ropný tanker Loď převážející volně ložený náklad Osobní loď Tanker přepravující jedovaté kapalné látky	1	Ani loď s vysokým rizikem, ani loď s nízkým rizikem	Všechny typy
2	Stáří loď				všechny typy > 12 let	1		Všechna stáří
3a	Vlajka	Nízká výkonnost			2			Vysoká výkonnost
3b		Všechny nástroje IMO/MOP uvedené v článku 2 ratifikovány		–	–	Ano		
3c		(vypouští se)		(vypouští se)				
4a	Uznaná organizace	Výkonnost	H	–	–	Vysoká		
			M	–	–	–		
			L	Nízká	1	–		
			VL	Velmi nízká		–		
4b	Uznaná v EU		–	–	Ano			
5	Společnost	Výkonnost	H	–	–	Vysoká		
			M	–	–	–		
			L	Nízká	2	–		
			VL	Velmi nízká		–		
Parametry vyplývající z minulosti loď								
6	Počet závad zaznamenaných při každé inspekci za předchozích 36 měsíců	Závady	> 6 při jedné z inspekci	–	≤ 5 při každé jednotlivé inspekci (a alespoň při jedné inspekci provedené za předchozích 36 měsíců)			

7	Počet zadržení za předchozích 36 měsíců	Zadržení	≥ 2 zadržení	1	Bez zadržení
Environmentální parametry					
8	(vypouští se)	(vypouští se)	(vypouští se)	(vypouští se)	
9	Počet závad souvisejících s úmluvami MARPOL, AFS, úmluvou o nakládání s balastní vodou, CLC 92, úmluvou o ropných palivech, Nairobskou úmluvou a Hongkongskou úmluvou, zaznamenaných při každé inspekci za předchozích 36 měsíců	Závady	> 3 při jedné z inspekci, přičemž jedna z nich je důvodem pro zadržení	1	

Lodě s vysokým rizikem (HRS) jsou lodě, které splňují kritéria celkového počtu 5 nebo více váhových bodů. Lodě s nízkým rizikem (LRS) jsou lodě, které splňují všechna kritéria parametrů nízkého rizika.

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

„Příloha IV

SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKLADŮ

(podle čl. 13 odst. 1)

Část A Seznam osvědčení a dokladů, které by měly být v příslušném rozsahu zkontrolovány jako minimum během inspekce uvedené v bodě 2.2.3 (v příslušných případech):

1. Mezinárodní výměrný list.
2. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
3. Bezpečnostní osvědčení osobní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
4. Osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
5. Osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
6. Osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
7. Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
8. Osvědčení o udělení výjimky (SOLAS 1974, pravidlo I/12).
9. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou (SOLAS 1974, pravidlo V/14.2).
10. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966) (LLC 66/88, článek 16.1).
11. Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky (LLC 66/88, článek 16.2).
12. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty (MARPOL, příloha I, pravidlo 7.1).
13. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek (NLS) (MARPOL, příloha II, pravidlo 9.1).
14. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění odpadními vodami (ISPPC) (MARPOL, příloha IV, pravidlo 5.1, MEPC.1/Circ.408).
15. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ovzduší (IAPPC) (MARPOL, příloha VI, pravidlo 6.1).
16. Mezinárodní osvědčení energetické účinnosti (MARPOL, příloha VI, pravidlo 6).
17. Mezinárodní osvědčení o nakládání s balastní vodou (IBWMC) (úmluva o nakládání s balastní vodou, čl. 9 odst. 1 písm. a) a pravidlo E-2).
18. Mezinárodní osvědčení o nátěrovém systému proti obrůstání (osvědčení IAFS) (AFS 2001, příloha 4, pravidlo 2).
19. Prohlášení o nátěrových systémech proti obrůstání lodí (AFS 2001, příloha 4, pravidlo 5).
20. Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) nebo prozatímní Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (předpis ISPS, část A/19 a dodatky).
21. Osvědčení pro velitele, důstojníky nebo řadové námořníky vydané v souladu s úmluvou STCW (STCW, čl. VI, pravidlo I/2 a předpis STCW oddíl A-I/2).
22. Kopie osvědčení o shodě nebo kopie prozatímního osvědčení o shodě vydaných v souladu s Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, předpis ISM (SOLAS, pravidlo IX/4.2, předpis ISM, body 13 a 14).

23. Kopie osvědčení o řízení bezpečnosti nebo kopie prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS 1974, pravidlo IX/4.3, předpis ISM, body 13 a 14).
24. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů nebo osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů, podle toho, co je relevantní (předpis IGC, pravidlo 1.5.4, nebo předpis GC, pravidlo 1.6).
25. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií, podle toho, co je relevantní (předpis IBC, pravidlo 1.45.4, nebo předpis BCH, pravidlo 1.6.3); 26 INF (Mezinárodní předpis pro bezpečnou přepravu baleného vyhořelého jaderného paliva, plutonia a vysokoaktivního odpadu na palubě lodí) Osvědčení o způsobilosti (SOLAS, pravidlo VII/16 a předpis INF prav. 1.3).
26. INF (Mezinárodní předpis pro bezpečnou přepravu baleného vyhořelého jaderného paliva, plutonia a vysokoaktivního odpadu na palubě lodí) Osvědčení o způsobilosti (SOLAS, pravidlo VII/16 a předpis INF prav. 1.3).
27. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (CLC 69/92, čl. VII.2).
28. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy (úmluva o ropných palivech 2001, čl. 7 odst. 2).
29. Osvědčení o pojištění nebo jiném finančním zajištění odpovědnosti za odstraňování vraků lodí (Odstraňování vraků lodí, článek 12).
30. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo (SOLAS 1974, pravidlo X/3.2 a předpis HSC 94/00, pravidla 1.8.1 a 1.9).
31. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci (SOLAS 1974, pravidlo II-2/19.4).
32. Doklad o povolení pro přepravu obilí a příručka pro nakládání obilí (SOLAS 1974, pravidlo VI/9; Mezinárodní předpis pro bezpečnou přepravu volně loženého obilí, oddíl 3).
33. Prohlášení o shodě se systémem hodnocení stavu (CAS), závěrečná zpráva o CAS a záznam o přezkumu (MARPOL, příloha I, pravidla 20 a 21); rezoluce MEPC.94(46) ve znění rezolucí MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), rezoluce MEPC.155(55) a MEPC.236(65).
34. Záznam o trvalém přehledu (SOLAS 1974, pravidlo XI-1/5).
35. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, části I a II (MARPOL, příloha I, pravidla 17 a 36).
36. Kniha záznamů o nákladu (MARPOL, příloha II, pravidlo 15).
37. Kniha záznamů o odpadcích, část I a II (MARPOL, příloha V, pravidlo 10.3), (MARPOL, příloha V, pravidlo 10).
38. Plán nakládání s odpadky (MARPOL, příloha V, pravidlo 10, rezoluce MEPC.220(63)).
39. Lodní deník a záznamy o úrovni a stavu zapnutí/vypnutí lodních vznětových motorů (MARPOL, příloha VI, pravidlo 13.5.3).
40. Lodní deník pro výměnu topného oleje (MARPOL, příloha VI, pravidlo 14.6).
41. Kniha záznamů o látkách poškozujících ozonovou vrstvu (MARPOL, příloha VI, pravidlo 12.6).
42. Kniha záznamů o balastní vodě (BWRB) (úmluva o nakládání s balastní vodou, čl. 9 odst. 1 písm. b) a pravidlo B-2).
43. Stabilní plynové hasicí systémy – Osvědčení o udělení výjimky v souvislosti s nákladovým prostorem a všechny seznamy nákladu (SOLAS 1974, pravidlo II-2/10.7.1.4).

44. Prohlášení o nebezpečném zboží nebo nákladový plán (SOLAS 1974, pravidla VII/4 a VII/7-2; MARPOL, příloha III, pravidlo 54).
45. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží (MARPOL, příloha I, pravidlo 31.2).
46. Plán spolupráce při pátrání a záchraně pro osobní lodě plující po pravidelných trasách (SOLAS 1974, pravidlo V/7.3). U osobních lodí:
47. Seznam provozních omezení (SOLAS 1974, pravidlo V/30.2).
48. Námořní mapy a námořní publikace (SOLAS 1974, pravidla V/19.2.1.4 a V/27).
49. Záznamy o době odpočinku a tabulka rozpisu pracovního režimu na palubě (předpis STCW, oddíl A-VIII/1.5 a 1.7, úmluva MOP č. 180, čl. 5.7, čl. 8.1 a MLC 2006, norma A.2.3.10 a A.2.3.12).
50. Doklad o prostorách strojovny bez pravidelné obsluhy (SOLAS 1974, pravidlo II-I/46.3).
51. Osvědčení požadovaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.
52. Osvědčení požadované podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod.
53. Osvědčení soupisu nebezpečných materiálů nebo případně prohlášení o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 a
54. Dokument o souladu vydaný podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES.

„PŘÍLOHA VI

POSTUPY PŘI INSPEKCI LODÍ

(podle čl. 15 odst. 1)

Příloha I „Postupy státní přístavní inspekce“ Pařížského memoranda a veškeré platné technické instrukce a oběžníky vydané Pařížským memorandem v aktualizovaném znění:

Technické instrukce PSSC

- PSSC41-2008-07 Kodex správných postupů
- PSSC53-2020-08 Definice a zkratky

Pařížské memorandum obecně

- PSSC54-2021-03 Typ inspekce
- PSSC56-2023-06 Zadržení a přijatá opatření
- PSSC56-2023-04 Vzorové formuláře
- PSSC52-2019-05 Provozní inspekce
- PSS43-2010-11 Výjimky pro státy vlajky
- PSSC51-2018-13 Zastavení provozu
- PSSC49-2016-11 Zkouška vypnutí
- PSSC53-2020-06 Odepření přístupu (zákaz)
- PSSC50-2017-12 Konstrukce lodí přepravujících volně ložený náklad / ropných tankerů
- PSSC43-2010-06 Suché dokování
- PSSC53-2020-11 Povolení jedné plavby do opravárenské loděnice z důvodu závad způsobených „náhodným poškozením“

Úmluva SOLAS

- PSCC56-2023-05 Předpis ISM
- PSCC54-2021-02 Předpis ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (zařízení pro záznam údajů o plavbě)
- PSCC43-2010-09 Bezpečnostní listy
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Uvolňovací háky záchranných člunů při zatížení
- PSCC45-2012-10 Stabilita při poškození na tankerech
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Měření tloušťky ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Měření tloušťky
- PSCC51-2018-11 Polární předpis
- PSCC55-2022-02 Předpis IGF

Úmluva MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL příloha I OWS
- PSCC43-2010-39 MARPOL příloha II Rozbalování
- PSCC47-2014-08 MARPOL příloha III IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL příloha IV Odpadní vody
- PSCC52-2019-07 MARPOL příloha V Odpadky
- PSCC56-2023-07 MARPOL příloha VI Znečištění ovzduší
- PSCC43-2010-38 Vymývání nádrží ropou
- PSCC44-2011-20 MARPOL Šetření

Mezinárodní úmluva o nákladové značce

- PSCC54-2021-06 Mezinárodní úmluva o nákladové značce

Úmluva AFS

- PSCC47-2014-13 Nátěrové systémy proti obrůstání lodí

Úmluva o ropných palivech

- PSCC56-2023-02 Úmluvy týkající se finanční odpovědnosti

Kvalifikace námořníků a obsazení lodě posádkou

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

Úmluva o nakládání s balastní vodou

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

Úmluvy MOP

- PSCC52-2019-10 Úmluva o práci na moři z roku 2006 (MLC)
- PSCC53-2020-14 Pracovní doba nebo doba odpočinku a způsobilost pro výkon služby“

„PŘÍLOHA VIII

**USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ A KOTVIŠŤ V RÁMCI
UNIE**

(na kterou se odkazuje v článcích 16 a 21.4)

- 2) Jsou-li podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je daná loď potřetí zadržena, písemně informuje velitele lodi, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.
- 3) Příslušný orgán zašle kopii příkazu k odepření přístupu správnímu orgánu státu vlajky, příslušné uznané organizaci, ostatním členským státům a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
- 4) Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. K této žádosti musí být přiložen dokument správního orgánu státu vlajky, vydaný po návštěvě vyšetřovatele na palubě, řádně oprávněného správním orgánem státu vlajky, v němž se uvádí, že daná loď plně odpovídá platným ustanovením úmluv. Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla. Doklad může mít podobu úředního potvrzení, které musí vydat správa vlajky, a nikoli uznaná organizace.
- 5) K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být v příslušných případech přiložen také dokument klasifikační společnosti, která tuto loď po návštěvě vyšetřovatele z klasifikační společnosti na palubě klasifikovala, z něž vyplývá, že tato loď odpovídá normám této klasifikační třídy stanoveným touto společností. Klasifikační společnost poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
- 6) Příkaz k odepření přístupu může být zrušen až po uplynutí lhůty uvedené v článku 16 této směrnice a společnost musí předložit formální žádost orgánu státu přístavu členského státu, který zákaz uložil, a předložit dokumenty požadované v bodech 3 a 4.

- 7) Taková žádost včetně požadovaných dokumentů musí být státu, který zákaz vydal, předložena nejmeně jeden měsíc před koncem doby zákazu. Pokud tato lhůta není dodržena, může dojít ke zpoždění až o jeden měsíc od data, kdy stát, který zákaz vydal, žádost obdržel.
- 8) Informační systém přidá lodi významný faktor a loď bude označena jako loď, která při svém příštím vplutí do přístavu/kotviště v regionu podléhá inspekci typu „rozšířená inspekce“.
- 9) Příslušný orgán své rozhodnutí písemně oznámí také správnímu orgánu státu vlajky, dotyčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán musí rovněž neprodleně aktualizovat inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
- 10) Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů v rámci Unie, musí být k dispozici v inspekční databázi a musí být zveřejněny v souladu s ustanoveními článku 26 a přílohy XIII.“

„PŘÍLOHA XII

FUNKCE INSPEKČNÍ DATABÁZE

(podle článku 24.1)

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