



Rada
Európskej únie

V Bruseli 5. decembra 2023
(OR. en)

16377/23

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

TRANS 577
MAR 161
OMI 88
CODEC 2398
IA 348
ILO 15

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	15957/23
Č. dok. Kom.:	10126/23 + ADD 1
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole
	– <i>všeobecné smerovanie</i>

Delegáciám v prílohe zasielame *všeobecné smerovanie* k uvedenému návrhu v znení, ktoré Rada prijala na svojom 3 991. zasadnutí 4. decembra 2023.

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 výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES³ sa stanovujú pravidlá týkajúce sa systému inšpekcií 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, o ochrane morského prostredia a o životných a pracovných podmienkach na lodiach všetkých vlajok.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (2) Smernica 2009/16/ES je založená na existujúcej dobrovoľnej dohode v rámci Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (Parížske MoP) a na pojmoch rozdelenia inšpekčného zaťaženia, určovania lodí na inšpekcie na základe rizika, harmonizovaných inšpekcií a výmeny výsledkov inšpekcií.
- (3) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2009/16/ES došlo k zmenám v medzinárodnom regulačnom prostredí (najmä v Parížskom MoP a Medzinárodnej námornej organizácii) a technologickému vývoju. Tieto zmeny, ako aj skúsenosti získané z vykonávania smernice 2009/16/ES by sa mali zohľadniť.
- (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 súčasť systému štátnej prístavnej kontroly.
- (5) Na umožnenie aktuálneho a harmonizovaného systému štátnej prístavnej kontroly je potrebné mať rýchlejší spôsob aktualizácie zoznamu medzinárodných dohovorov presadzovaných štátnou prístavnou kontrolou bez potreby zmeniť celú smernicu. 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 minimálne 24 metrov, pričom sa dĺžka posudzuje v zmysle vymedzenia v Dohode z Kapského Mesta z roku 2012, (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. Pre členské štáty, ktoré chcú vykonávať tieto inšpekcie, sa preto navrhuje dobrovoľný systém, ktorý je paralelný a 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 24 metrov a viac bez toho, aby tieto plavidlá zahrnuli do súčasnej dohody v rámci Parížskeho MoP. Na tento účel by sa mal vytvoriť samostatný modul pre existujúcu inšpekčnú databázu.
- (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. Pri výbere lode na inšpekciu sa v prvom rade posudzuje rizikový profilu lode, v rámci ktorého sa stanovujú intervaly medzi inšpekciami a ich rozsah. Na lodiach s faktorom priority II sa môžu vykonávať inšpekcie, kým na lodiach s faktorom priority I sa inšpekcie vykonávať musia.
- (9) Členské štáty sú oprávnené nevykonať 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.

- (10a) Za normálnych okolností nie sú inšpekcie lodí s faktorom priority II povinné, aj keď sa na nich inšpekcia vykonať môže. V prípade členských štátov, ktoré nedosiahnu dostatočný počet zastavení lodí podliehajúcich inšpekcii na to, aby splnili svoj ročný záväzok, sa však na lodiach s faktorom priority II musí vykonať inšpekcia, aby mohli členské štáty splniť svoj ročný inšpekčný záväzok. Keďže sa tieto inšpekcie stávajú pre dané štáty fakticky povinné, môže byť potrebná väčšia flexibilita, pokiaľ ide o inšpekcie lodí s faktorom priority II, najmä v prípade týchto štátov. Pre uvedené štáty je preto k dispozícii odklad a odôvodnenie. Členské štáty a Komisia by mali v rámci Parížskeho memoranda o porozumení vynaložiť maximálne úsilie, aby navrhli potrebné opatrenia a zmeny na objasnenie a splnenie tohto cieľa bez toho, aby bolo dotknuté prijatie technických opatrení na úpravu existujúcej inšpekčnej databázy, pokiaľ ide o odklad.
- (11) Za posledné desaťročie sa bezpečnostný profil plavidiel, ktoré zastavujú v prístavoch [...]EÚ, zlepšil, a to napriek nárastu počtu plavidiel, ktoré 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. 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.
- (12a) V rámci Parížskeho MoP sa v roku 2019 prijala nová metodika, ktorou sa ako alternatíva k bielemu, sivému a čiernemu zoznamu vlajkových štátov stanovili zoznamy s vysokou, štandardnou a nízkou úrovňou výkonnosti. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vykonávaciemu nariadeniu uvedenému v článku 10 o rizikovom profile lode, ktorým sa stanovuje kategorizácia vlajkových štátov. Táto metodika by sa mala zaviesť do tejto smernice, aby sa zabezpečila jej spravodlivosť, najmä vo vzťahu k zaobchádzaniu s vlajkovými štátmi s malými flotilami.

- (12b) Úradníci štátnej prístavnej kontroly potrebujú čas na prípravu a vykonávanie inšpekcií, a preto je dôležité zabezpečiť dostatočný čas. Je to obzvlášť dôležité pri rozšírených inšpekciách, ako aj pri inšpekciách osobných lodí ro-ro v pravidelnej preprave, pri ktorých možno posudzovať prevádzku plavidla.
- (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 intenzívnejším využívaním elektronických osvedčení, ktoré umožnia vykonávanie lepšie pripravených inšpekcií s väčším zameraním na 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) (vypustené)
- (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 tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁴. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

⁴ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení smernice 2009/16/ES týkajúce sa zoznamu dohovorov v jej rozsahu pôsobnosti a 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. 182/2011⁵.
- (18) (vypustené)
- (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 nie je možné vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu sieťových účinkov členských štátov, ktoré konajú spoločne ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (20a) Ak sa inšpekcia nevykoná z dôvodu mimoriadnych a nepredvídaných okolností, ako sú prírodné katastrofy, pandémie alebo núdzové situácie v oblasti verejného zdravia, teroristické útoky či pracovné konflikty, nemala by sa považovať za vynechanú inšpekciu. Tieto okolnosti by sa mali riadne zdôvodniť a oznámiť Komisii.

⁵ 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).

(20b) Aby sa nekládlo neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, pravidlo *de minimis* by malo takýmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice, čo znamená, že ak takéto členské štáty spĺňajú určité kritériá, nie sú povinné túto smernicu transponovať.

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

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 body:

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

m) Medzinárodný dohovor z Nairobi o odstraňovaní vrakov (dohovor z Nairobi);

n) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí z roku 2009 (Hongkonský dohovor).“;

aa) v bode 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) „Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 a príslušný protokol z roku 1978 (MARPOL 73/78);“;

ab) V bode 1 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 v znení zmien;“;

b) Bod 3 sa vypúšťa;

bb) Bod 8 sa nahrádza takto:

„8. „inšpektor“ znamená zamestnanca verejného sektora alebo inú osobu, ktorá je náležite poverená príslušným orgánom členského štátu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly a zodpovedá sa tomuto orgánu;“;

bc) Dopĺňa sa tento bod:

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

bd) Bod 11 sa nahrádza takto:

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

be) Bod 12 sa nahrádza takto:

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

bf) Bod 13 sa nahrádza takto:

„13. „rozšírená inšpekcia“ znamená inšpekciu zahŕňajúcu rozsah úvodnej inšpekcie, ktorá sa vzťahuje aspoň na oblasti uvedené v prílohe VII. Rozšírená inšpekcia môže zahŕňať podrobnejšiu inšpekciu, kedykoľvek sú na to jasné dôvody v súlade s článkom 13 ods. 3;“;

bg) Bod 19 sa nahrádza takto:

„19. „štátutarne osvedčenie“ znamená osvedčenie vydané vlajkovým štátom alebo v jeho mene v súlade s uplatniteľnými dohovormi;“.

(2) Článok 3 sa mení takto:

-a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

Ak sa vykonáva inšpekcia lode, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohovoru, v rámci ktorého sa uplatňuje pravidlo „už žiadne ďalšie výhody“, členské štáty zabezpečia, aby zaobchádzanie s takouto loďou a jej posádkou nebolo priaznivejšie ako zaobchádzanie s loďou, ktorá sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou daného dohovoru. Takáto loď podlieha podrobnejšej inšpekcii v súlade s postupmi ustanovenými podľa Parížskeho MoP.“;

a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Rybárske plavidlá s 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. Na účely tejto smernice sa dĺžka rybárskeho plavidla vymedzuje v súlade s Dohodou z Kapského Mesta z roku 2012“;

b) dopĺňa sa tento odsek:

„4a. Ľlenské štáty mŏžu vykonávať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou 24 metrov a viac. Komisia mŏže v spolupráci s Parížskym MoP prijať usmernenia, ktorými sa stanovia podmienky takéhoto paralelného a samostatného osobitného systému štátnej prístavnej kontroly pre tieto rybárske plavidlá.“.

(3) V článku 5 sa vkladá tento odsek:

„2a. Inšpekcie lodí vykonané Ľlenskými štátmi, ktoré prekročili svoj ročný inšpekčný záväzok o viac ako 20 %, sa nezohľadňujú pri výpočte ročného inšpekčného záväzku Ľlenských štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Parížskeho MoP.“.

(4) Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Podmienky splnenia inšpekčného záväzku

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

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

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

(5) Článok 7 sa mení takto:

-a) Názov a odsek 1 sa nahrádzajú takto:

„Spôsoby umožňujúce vyvážený inšpekčný podiel v rámci Únie

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

(a) Odsek 2 sa 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), napriek tomu splňa svoj ročný inšpekčný záväzok, ak vykoná inšpekcie na dvoch tretinách lodí s faktorom priority I a II z celkového počtu lodí s faktorom priority I a II, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.“.

(6) V článku 8 sa odseky 1, 2 a 3 nahrádzajú takto a dopĺňajú sa dva nové odseky:

„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 ktoromkoľvek 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 s výnimkou prístavov vlajkového štátu lode a že odklad nie je dlhší než 15 dní od skutočného času odchodu, alebo
- b) ak sa inšpekcia môže vykonať v inom prístave zastavenia v rámci Únie alebo regiónu Parížskeho MoP do 15 dní od skutočného času odchodu za predpokladu, že štát, v ktorom sa takýto prístav zastavenia nachádza, vopred súhlasil s vykonaním inšpekcie, alebo

- c) ak sa inšpekcia lode vrátane osobných lodí ro-ro alebo vysokorýchlostných osobných plavidiel prevádzkovaných v pravidelnej preprave môže vykonať v tom istom prístave zastavenia do 15 dní od skutočného času odchodu.
2. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodi s faktorom priority I alebo II z prevádzkových dôvodov, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak sa dôvod jej 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. 9. V tomto prípade členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa v prípade potreby vykonala inšpekcia na lodiach, ktoré pravidelne zastavujú počas noci, alebo
 - c) zastavenie lode je príkrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo.
3. Ak sa inšpekcia nevykoná na lodi na kotvisku, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu, ak:
- a) sa na lodi vykoná inšpekcia v inom prístave alebo na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v súlade s prílohou I do 15 dní alebo
 - b) zastavenie lode sa uskutočňuje len počas noci alebo je toto zastavenie príkrátke na to, aby sa inšpekcia vykonala uspokojivo, a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze, alebo
 - c) podľa posúdenia príslušného orgánu by vykonanie inšpekcie predstavovalo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode, jej posádky, prístav alebo morské prostredie a dôvod vynechania inšpekcie je zaznamenaný v inšpekčnej databáze.

4. Ak sa inšpekcia nevykoná z dôvodu mimoriadnych a nepredvídaných okolností, nepočíta sa za vynechanú inšpekciu a dôvod vynechania inšpekcie sa zaznamená do inšpekčnej databázy. Tieto okolnosti sa musia riadne zdôvodniť a oznámiť Komisii.
5. Inšpekcie odložené v súlade s odsekmi 1, 2, 3 alebo 4 a zaznamenané v inšpekčnej databáze sa nezapočítavajú do posúdenia toho, či členský štát dodržiava inšpekčný záväzok uvedený v článkoch 6 a 7.“.

(7) (vypustené)

(8) Článok 9 sa vypúšťa.

(9) V článku 10 sa odsek 2 nahrádza takto:

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

a) Generické parametre

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

b) Historické parametre

Historické parametre sa zakladajú na počte nedostatkov a zadržaní v priebehu daného obdobia v súlade s prílohou I časťou I.2 a prílohou II.

c) Environmentálne parametre

Environmentálne parametre sa zakladajú na počte nedostatkov súvisiacich s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWM, dohovorom CLC 92, dohovorom o ropných látkach zo zásobníkov, dohovorom z Nairobi a Hongkonským dohovorom v súlade s prílohou I časťou I.3 a prílohou II a na posúdení, či sú tieto nedostatky dôvodom na zadržanie.“.

(9a) V článku 10 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Na Komisiu sa prenášajú vykonávacie právomoci s cieľom zaviesť metodiku na hodnotenie generických rizikových parametrov týkajúcich sa najmä kritérií súvisiacich s vlajkovým štátom a kritérií súvisiacich s výkonnosťou spoločnosti prijatých v rámci Parížskeho MoP v roku 2019, kde sa stanovujú zoznamy s vysokou, štandardnou a nízkou úrovňou výkonnosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 3.“.

(9b) V článku 13 sa odsek 1 písm. c) nahrádza takto:

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

(9c) V článku 13 sa vypúšťa odsek 2.

(10) Článok 14 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

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

- lode s vysokorizikovým profilom,
- osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov,
- lode s vysokorizikovým profilom alebo osobné lode, ropné tankery, tankery na prepravu plynov, chemické tankery alebo lode na hromadný náklad, ktoré majú viac ako 12 rokov, v prípade prvoradých alebo neočakávaných faktorov,
- lode, ktoré podliehajú inšpekcii na základe príkazu na zamietnutie vstupu vydaného v súlade s článkom 16 a článkom 21 ods. 4.

ab) Odsek 3 sa vypúšťa;

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Rozšírenú inšpekciu vykonávajú podľa možnosti 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) Článok 14a sa mení takto:

a) Odsek 4 sa 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.“;

b) Dopĺňa sa nový odsek:

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

(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 je na zozname s nízkou úrovňou výkonnosti prijatom v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovanom Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 36 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, alebo
- sa plaví pod vlajkou štátu, ktorý je na zozname s vysokou alebo štandardnou úrovňou výkonnosti prijatom v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovanom Komisiou, a ktorá bola zadržaná viac ako dvakrát počas predchádzajúcich 24 mesiacov v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo 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.“;

aa) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší len po uplynutí troch mesiacov od dátumu vydania tohto príkazu a po splnení podmienok uvedených v bodoch 3 až 6 prílohy VIII.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Akékoľvek ďalšie zadržanie v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, 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) sa loď plaví pod vlajkou štátu, ktorý sa vzhľadom na svoju mieru zadržania neuvádza na zozname s nízkou úrovňou výkonnosti ani na zozname so štandardnou úrovňou výkonnosti podľa odseku 1;
- a) štatutárne osvedčenie a osvedčenie o klasifikácii lode vydala organizácia alebo organizácie, ktoré sú uznané podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009⁶;
- b) loď spravuje spoločnosť s vysokou úrovňou výkonnosti podľa časti I.1 prílohy I a
- c) splnili sa podmienky uvedené v bodoch 3 až 6 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 na zozname so štandardnou 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.“;

⁶ 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).

d) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„4a. Lodi plaviacej sa pod vlajkou štátu uvedeného na zozname s vysokou úrovňou výkonnosti, ktorá je zadržaná v prístave alebo kotvisku v rámci Únie v čase svojej prvej inšpekcie v Únii sa po treťom alebo ktoromkoľvek ďalšom zamietnutí vstupu:

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

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

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

(12a) V článku 17 sa prvý pododsek mení takto:

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

(12b) V článku 20 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

(13) Článok 21 sa mení takto:

a) Odsek 4 sa 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 zadržaných lodí uvedených v článku 19 ods. 2, ktoré vyplávajú na more:

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

Príkaz na zamietnutie vstupu sa zruší po uplynutí 12 mesiacov a po splnení podmienok uvedených v bodoch 3 až 6 prílohy VIII. Príkaz na zamietnutie vstupu sa stáva platným od dátumu svojho vydania.“;

b) Druhý pododsek odseku 5 sa nahrádza takto:

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

Keď príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa zistili nedostatky na lodi, v prípadoch uvedených v odseku 4 písm. b) a ak sa opravárenská lodenica nenachádza v členskom štáte, zistí, že loď nezastavila v opravárenskej lodenici, okamžite upozorní príslušné orgány všetkých ostatných členských štátov.“;

c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

Odchyľne od ustanovení odseku 4 môže príslušný orgán daného prístavného štátu povoliť vstup do určitého prístavu alebo na kotvisko v prípade vyššej moci alebo naliehavých bezpečnostných dôvodov, alebo s cieľom znížiť alebo minimalizovať riziko znečistenia, alebo odstrániť nedostatky v súlade s článkom 21 ods. 1 za predpokladu, že vlastní, prevádzkovateľ alebo kapitán lode vykonali zodpovedajúce opatrenia k spokojnosti príslušného orgánu členského štátu s cieľom zabezpečiť bezpečný vstup.“.

(14) V článku 22 sa odsek 7 nahrádza takto:

„7. Komisia môže v spolupráci s členskými štátmi a na základe odborných znalostí a skúseností získaných na úrovni členských štátov v Únii a v rámci Parížskeho MoP vypracovať usmernenia a odporúčania na zlepšenie politiky odbornej prípravy v rámci Parížskeho MoP.

Komisia v spolupráci s členskými štátmi a Parížskym MoP neustále zisťuje a stanovuje nové potreby odbornej prípravy ako podklad pre zmenu učebných osnov, učebných plánov a obsahu programu profesijného rozvoja a odbornej prípravy pre inšpektorov v rámci Parížskeho MoP, 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 zastaví v ich prístavoch a na kotviskách, do troch hodín od času príchodu, respektíve 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 podľa možnosti pred jej prenosom do databázy potvrdí inšpektor štátnej prístavnej kontroly alebo iný náležite poverený zamestnanec príslušného orgánu, ktorý nebol súčasťou skupiny, ktorá inšpekciu vykonala.“.

(16) Vkladá sa tento článok:

„Článok 24a

Elektronické osvedčenia

1. Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví funkčné a technické špecifikácie harmonizovaného rozhrania na ohlasovanie a validačného nástroja pre elektronické štatutárne osvedčenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 31 ods. 2.
2. Členské štáty sa vo svojej funkcii vlajkových štátov môžu rozhodnúť používať harmonizované rozhranie na ohlasovanie a validačný nástroj pre elektronické štatutárne certifikáty s cieľom uľahčiť prechod na elektronické osvedčenia.
3. (vypustené)
4. (vypustené)“.

(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) 2019/883⁷, 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;
- d) informácie o zjavných anomáliách v súlade s článkom 23.“.

⁷ 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).

(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 môže vypracovať, zaviesť a spravovať 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 splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 30b 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, rozhodnutí a usmernení týkajúcich sa štátnej prístavnej kontroly prijatých Parížskym MoP, ktorý sa stanovuje v uvedenej prílohe.“

(20) (vypustené)

(21) Článok 33 sa nahrádza takto:

„Článok 33

Vykonávacie pravidlá

Pri zavádzaní vykonávacích pravidiel uvedených v článku 10 ods. 3, článku 14 ods. 4, článku 15 ods. 3, článku 18a ods. 7, článku 23 ods. 5 a článku 27 v súlade s postupmi uvedenými v článku 31 ods. 2 Komisia osobitne dbá o zabezpečenie toho, 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.

(28a) Príloha XII sa nahrádza textom v prílohe VI k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty najneskôr do [Úrad pre publikácie: vložte dátum: štyri roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.
3. Členské štáty, ktoré nemajú morské prístavy a môžu si overiť, že z celkového počtu jednotlivých plavidiel, ktoré v priebehu obdobia troch predchádzajúcich rokov každý rok zastavili v ich riečnych prístavoch, je menej ako 5 % lodí, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, môžu uplatniť výnimku z transpozície 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

„I. Rizikový profil lode

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

1. Generické parametre

(a) Typ lode

Osobné lode, ropné tankery a chemické tankery, tankery na prepravu plynu, tankery na prepravu škodlivých kvapalných látok (tankery NLS) a lode na hromadný náklad sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

(b) Vek lode

Lode staršie ako dvanásť rokov sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

(c) Úroveň výkonnosti vlajkového štátu

- i) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s vysokou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- ii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu s nízkou mierou zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- iii) Lode plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý ratifikoval všetky povinné nástroje IMO a ILO uvedené v článku 2 ods. 1, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

(d) Uzané organizácie

- i) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

- ii) Lode, ktorým osvedčenia vydali uznané organizácie s vysokou úrovňou výkonnosti vo vzťahu k ich mieram zadržania v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
 - iii) Lode, ktorým osvedčenia vydali organizácie uznané podľa podmienok nariadenia (ES) č. 391/2009.
- (e) Úroveň výkonnosti spoločnosti
- i) Lode spoločnosti s nízkou alebo veľmi nízkou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
 - ii) Lode spoločnosti s vysokou úrovňou výkonnosti určenou mierami nedostatkov a zadržania jej lodí v rámci Spoločenstva a regiónu Parížskeho MoP sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

2. Historické parametre

- i) Lode, ktoré boli zadržané viac ako jeden raz, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.
- ii) Lode, ktoré mali počas inšpekcií vykonaných v období uvedenom v prílohe II menej nedostatkov, ako je počet nedostatkov uvedený v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.
- iii) Lode, ktoré neboli zadržané počas obdobia uvedeného v prílohe II, sa považujú za lode, ktoré predstavujú nižšie riziko.

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

- vysoké riziko,
- štandardné riziko,
- nízke riziko.

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

3. Environmentálne parametre

Lode, ktoré mali počas inšpekcií vykonaných v období uvedenom v prílohe II viac nedostatkov, ako je počet nedostatkov súvisiacich s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWM, dohovorom CLC 92, dohovorom o ropných látkach zo zásobníkov, dohovorom z Nairobi a Hongkonským dohovorom uvedený v prílohe II, pričom aspoň jeden z týchto nedostatkov je dôvodom na zadržanie, sa považujú za lode, ktoré predstavujú vyššie riziko.

II. Inšpekcie na lodiach

1. Pravidelné inšpekcie

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

Členské štáty vykonávajú pravidelnú inšpekciu na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných šiestich mesiacov. Lode s vysokorizikovým profilom podliehajú inšpekcii od piateho mesiaca,
- každej lodi so štandardne rizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 12 mesiacov. Lode so štandardným rizikovým profilom podliehajú inšpekcii od 10. mesiaca,
- každej lodi s nízkorizikovým profilom, ktorá nebola skontrolovaná v prístave ani na kotvisku v rámci Spoločenstva alebo regiónu Parížskeho MoP v priebehu posledných 36 mesiacov. Lode s nízkorizikovým profilom podliehajú inšpekcii od 24. mesiaca.

2. Dodatočné inšpekcie

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

2A. Prvoradé faktory

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

- lode, ktoré boli z bezpečnostných dôvodov dočasne vyradené alebo stiahnuté zo svojej triedy od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo oznámenia iného členského štátu,
- lode, ktoré nemožno identifikovať v inšpekčnej databáze,
- lode, ktoré:
 - boli na svojej plavbe do prístavu účastníkmi zrážky, uviazli na plytčine alebo stroskotali,
 - boli obvinené z údajného porušenia predpisov o vypúšťaní škodlivých látok alebo odpadových látok alebo
 - chybné alebo nebezpečne manévrovali, čím porušili opatrenia prijaté IMO alebo nedodržali prax a postupy bezpečnej plavby, alebo
 - boli predtým zakázané (inšpekcia nasledujúca po zrušení príkazu na zamietnutie vstupu), alebo
 - boli účastníkmi vážneho incidentu, najmä na ktorých došlo k veľkému požiaru na palube, poruche motora a smrteľným nehodám.

2B. Neočakávané faktory

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

- lode, ktoré majú osvedčenia vydané bývalou uznanou organizáciou, ktorej uznanie bolo odňaté od poslednej inšpekcie v Spoločenstve alebo regióne Parížskeho MoP,
- lode, pri ktorých lodivodi alebo prístavné orgány, alebo subjekty správy informovali o zjavných anomáliách, pričom tieto anomálie môžu nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť plavby alebo predstavovať hrozbu poškodenia životného prostredia v súlade s článkom 23 tejto smernice a môžu zahŕňať informácie z plavebno-prevádzkovej služby o plavbe lode,
- lode, ktoré nespĺnili príslušné oznamovacie povinnosti uvedené v smernici (EÚ) 2019/883/ES,
- lode, ktoré boli predmetom správy alebo sťažnosti, a to vrátane sťažnosti podanej na pevnine, zo strany kapitána, člena posádky alebo inej osoby alebo organizácie s oprávneným záujmom o bezpečnú prevádzku lode, životné a pracovné podmienky na palube alebo o prevenciu znečisťovania, pokiaľ príslušný členský štát nepovažuje správu alebo sťažnosť za zjavne neodôvodnenú,
- lode, pri ktorých boli nahlásené nevyriešené nedostatky v rámci kódexu ISM (3 mesiace po zistení nedostatku),
- lode, ktoré boli zadržané pred viac ako tromi mesiacmi,
- lode, pri ktorých boli hlásené problémy v súvislosti s ich nákladom, najmä škodlivým a nebezpečným nákladom,
- lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie,
- lode, o ktorých sú známe informácie zo spoľahlivého zdroja, že ich rizikové parametre sa líšia od zaznamenaných parametrov, a tým sa zvýšila úroveň rizika,
- lode, pre ktoré sa schválil akčný plán na nápravu nedostatkov uvedený v článku 19 ods. 2a, ale pri ktorých inšpektor neskontroloval vykonanie uvedeného plánu.

3. Systém výberu

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

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných šesť mesiacov,
- každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, tankeri NLS, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad starších ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi staršej ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 12 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, tankera NLS, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad;

c) v prípade prvoradého faktora:

- podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokorizikovým profilom a na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, tankeri NLS, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad starších ako 12 rokov,
- podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi staršej ako 12 rokov s výnimkou osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, tankera NLS, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad;
- rozšírená inšpekcia sa vykoná na každej lodi pri prvej inšpekcii po zrušení príkazu na zamietnutie vstupu.

3B. Ak príslušný orgán rozhodne vykonať inšpekciu na lodi s faktorom priority II, uplatňuje sa toto:

a) rozšírená inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi s vysokorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných päť mesiacov,
- každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, tankeri NLS, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad starších ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, alebo
- každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, tankeri NLS, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad starších ako 12 rokov s nízkorizikovým profilom, na ktorých sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov;

b) úvodná alebo prípadne podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na:

- každej lodi staršej ako 12 rokov so štandardným rizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 10 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, tankera NLS, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad alebo
- každej lodi staršej ako 12 rokov s nízkorizikovým profilom, na ktorej sa inšpekcia nevykonala za posledných 24 mesiacov, s výnimkou osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, tankera NLS, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad;

c) v prípade neočakávaného faktora:

- podrobnejšia alebo rozšírená inšpekcia sa na základe odborného posúdenia inšpektora vykoná na každej lodi s vysokorizikovým profilom alebo na každej osobnej lodi, ropnom tankeri, tankeri na prepravu plynov, tankeri NLS, chemickom tankeri alebo lodi na hromadný náklad staršej ako 12 rokov,
- podrobnejšia inšpekcia sa vykoná na každej lodi staršej ako 12 rokov s výnimkou osobnej lode, ropného tankera, tankera na prepravu plynov, tankera NLS, chemického tankera alebo lode na hromadný náklad.

URČENIE RIZIKOVÉHO PROFILU LODE

(v zmysle článku 10 ods. 2)

				Profil			
				Loď s vysokorizikovým profilom		Loď so štandardným rizikovým profilom	Loď s nízkorizikovým profilom
Generické parametre				Kritériá	Vážené body	Kritériá	Kritériá
1	Typ lode			Chemický tanker Tanker na prepravu plynu Ropný tanker Loď na hromadný náklad Osobná loď Tanker NLS	1	ani loď s vysokorizikovým profilom, ani loď s nízkorizikovým profilom	Všetky typy
2	Vek lode			Všetky typy > 12 rokov	1		Akýkoľvek vek
3a	Vlajkový štát	Nízka úroveň výkonnosti			2		Vysoká úroveň výkonnosti
3b		Ratifikované všetky nástroje IMO/ILO uvedené v článku 2		–	–		Áno
3c		(vypustené)		(vypustené)			
4a	Uznaná organizácia	Úroveň výkonnosti	V	–	–		Vysoká
			S	–	–		–
			N	Nízka	1		–
			VN	Veľmi nízka			–
4b		Uznaná EÚ		–	–		Áno
5	Spoločnosť	Úroveň výkonnosti	V	–	–		Vysoká
			S	–	–		–
			N	Nízka	2		–
			VN	Veľmi nízka			–
Historické parametre							

6	Počet nedostatkov zaznamenaných pri každej inšpekcii za predchádzajúcich 36 mesiacov	Nedostatky	> 6 pri jednej z inšpekcií	–	≤ 5 pri každej jednotlivej inšpekcii (a aspoň jedna inšpekcia sa vykonala v období predchádzajúcich 36 mesiacov)
7	Počet zadržaní za predchádzajúcich 36 mesiacov	Zadržania	≥ 2 zadržania	1	Žiadne zadržanie
Environmentálne parametre					
8	(vypustené)	(vypustené)	(vypustené)	(vypustené)	
9	Počet nedostatkov súvisiacich s dohovorom MARPOL, dohovorom AFS, dohovorom BWB, dohovorom CLC 92, dohovorom o ropných látkach zo zásobníkov, dohovorom z Nairobi a Hongkenským dohovorom zaznamenaný pri každej inšpekcii za predchádzajúcich 36 mesiacov	Nedostatky	> 3 pri jednej z inšpekcií, pričom jeden z nich je dôvodom na zadržanie	1	

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

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

„Príloha IV

ZOZNAM OSVEDČENÍ A DOKUMENTOV

(v zmysle článku 13 ods. 1)

Časť A Zoznam osvedčení a dokumentov, ktoré by sa v príslušnom rozsahu mali kontrolovať ako minimum počas inšpekcie uvedenej v odseku 2.2.3 (podľa potreby):

1. Medzinárodné osvedčenie o vymeriavaní lodí.
2. Správy o predchádzajúcich inšpekciách štátnej prístavnej kontroly.
3. Osvedčenie o bezpečnosti osobnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
4. Osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
5. Osvedčenie o bezpečnostnom vybavení nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
6. Osvedčenie o bezpečnostnom rádiovom vybavení nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
7. Osvedčenie o bezpečnosti nákladnej lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
8. Osvedčenie o výnimke (dohovor SOLAS 1974, pravidlo I/12).
9. Osvedčenie o bezpečnom obsadení námornej lode lodnou posádkou (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/14.2).
10. Medzinárodné osvedčenie o nákladovej značke (1966) (Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, LLC č. 66/88, článok 16.1).
11. Medzinárodné osvedčenie o výnimke z nákladovej značky (Medzinárodný dohovor o nákladovej značke, LLC č. 66/88, článok 16.2).
12. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou (dohovor MARPOL, príloha I, pravidlo 7.1).
13. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu pri hromadnej preprave škodlivých kvapalných látok (NLS) (dohovor MARPOL, príloha II, pravidlo 9.1).
14. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania splaškami (ISPPC) (dohovor MARPOL, príloha IV, pravidlo 5.1, obežník Výboru pre ochranu morského prostredia MEPC.1/Circ.408).
15. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia (IAPPC) (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 6.1).
16. Medzinárodné osvedčenie o energetickej efektívnosti (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 6).
17. Medzinárodné osvedčenie pre riadenie záťažovej vody (IBWMC) [dohovor BWM, článok 9 ods. 1 písm. a) a pravidlo E-2].
18. Medzinárodné osvedčenie pre antivegetatívne systémy (osvedčenie IAFS) (dohovor AFS z roku 2001, príloha 4, pravidlo 2).
19. Vyhlásenie o AFS (dohovor AFS z roku 2001, príloha 4, pravidlo 5).

20. Medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (ISSC) alebo dočasné medzinárodné osvedčenie bezpečnosti lode (kódex ISPS, časť A/19 a dodatky).
21. Osvedčenia pre kapitánov lode, dôstojníkov alebo členov posádky vydané v súlade s dohovorom STCW (dohovor STCW, článok VI, pravidlo I/2, a kódex STCW, oddiel A-I/2).
22. Kópia dokladu o zhode alebo kópia dočasného dokladu o zhode vydaných v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (kódex ISM) (dohovor SOLAS, pravidlo IX/4.2, kódex ISM, odsek 13 a 14).
23. Osvedčenie o riadení bezpečnej prevádzky alebo dočasné osvedčenie o bezpečnostnom riadení bezpečnej prevádzky vydané v súlade s Medzinárodným kódexom pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (SMC) (dohovor SOLAS 1974, pravidlo IX/4.3, kódex ISM, odsek 13 a 14).
24. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov alebo osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu skvapalnených plynov, a to podľa toho, čo je vhodné (kódex IGC, pravidlo 1.5.4, alebo kódex GC, pravidlo 1.6).
25. Medzinárodné osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií alebo osvedčenie o spôsobilosti na hromadnú prepravu nebezpečných chemikálií, a to podľa toho, čo je vhodné (kódex IBC, pravidlo 1.45.4, a kódex BCH, pravidlo 1.6.3).
26. Osvedčenie o spôsobilosti INF (Medzinárodný kódex pre bezpečnú prepravu vyhoretého jadrového paliva, plutónia a vysokoradioaktívnych odpadov v balenej forme na palubách lodí) (dohovor SOLAS, pravidlo VII/16, a kódex INF, pravidlo 1.3).
26. Osvedčenie o spôsobilosti INF (Medzinárodný kódex pre bezpečnú prepravu vyhoretého jadrového paliva, plutónia a vysokoradioaktívnych odpadov v balenej forme na palubách lodí) (dohovor SOLAS, pravidlo VII/16, a kódex INF, pravidlo 1.3).
27. Osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami (dohovor CLC č. 69/92, článok VII.2).
28. Osvedčenie o poistení alebo akákoľvek iná finančná záruka týkajúca sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami zo zásobníkov (dohovor o ropných látkach zo zásobníkov z roku 2001, článok 7.2).
29. Osvedčenie o poistení alebo iná finančná záruka týkajúca sa zodpovednosti za odstraňovanie vrakov (dohovor o odstraňovaní vrakov, článok 12).
30. Osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných lodí a povolenie na ich prevádzku (dohovor SOLAS 1974, pravidlo X/3.2, a kódex HSC 94/00, pravidlá 1.8.1 a 1.9).
31. Doklad o zhode so špecifickými požiadavkami na lode prepravujúce nebezpečný tovar (dohovor SOLAS 1974, pravidlo II-2/19.4).
32. Dokument oprávňujúci na prepravu obilia a príručka pre nakládku obilia (dohovor SOLAS 1974, pravidlo VI/9, Medzinárodný kódex pre bezpečnú hromadnú prepravu obilia, oddiel 3).
33. Vyhlásenie o zhode schémy posudzovania stavu (CAS), záverečná správa a preskúmanie záznamov o schéme posudzovania stavu [dohovor MARPOL, príloha I, pravidlo 20 a 21, rezolúcia Výboru pre ochranu morského prostredia MEPC.94(46) zmenené rezolúciami MEPC.99(48), MEPC.112(50) a MEPC.131(53), rezolúcia MEPC.155(55) a MEPC.236(65)].
34. Súvislý prehľad histórie lode (dohovor SOLAS 1974, pravidlo XI-1/5).
35. Kniha ropných látok, časti I a II (dohovor MARPOL, príloha I, pravidlá 17 a 36).
36. Kniha záznamov o náklade (dohovor MARPOL, príloha II, pravidlo 15).
37. Kniha záznamov o odpade, časti I a II (dohovor MARPOL, príloha V, pravidlo 10.3). (dohovor MARPOL, príloha V, pravidlo 10).

38. Plán spracovania odpadu [dohovor MARPOL, príloha V, pravidlo 10, rezolúcia Výboru pre ochranu morského prostredia MEPC.220(63)].
39. Lodný denník a záznamy o úrovni a stave pri zapnutom/vypnutom zapalovaní lodných naftových motorov (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 13.5.3).
40. Lodný denník pre výmenu naftového paliva (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 14.6).
41. Kniha záznamov o látkach poškodzujúcich ozónovú vrstvu (dohovor MARPOL, príloha VI, pravidlo 12.6).
42. Kniha záznamov záťažovej vody (BWRB) [dohovor BWM, článok 9 ods. 1 písm. b) a pravidlo B-2].
43. Pevné plynové hasiace systémy – osvedčenie o výnimke pre nákladné priestory a akýkoľvek zoznam nákladu (dohovor SOLAS 1974, pravidlo II-2/10.7.1.4).
44. Zoznam nebezpečného tovaru alebo plán uloženia (dohovor SOLAS 1974, pravidlá VII/4 a VII/7-2, dohovor MARPOL, príloha III, pravidlo 54).
45. V prípade ropných tankerov záznam o monitorovaní vypúšťania ropy a kontrolnom systéme pre poslednú plavbu so záťažou (dohovor MARPOL, príloha I, pravidlo 31.2).
46. Kooperačný plán pátrania a záchranu pre osobné lode plaviace sa na stanovených trasách (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/7.3).
47. V prípade osobných lodí zoznam prevádzkových obmedzení (dohovor SOLAS 1974, pravidlo V/30.2).
48. Plavebné mapy a plavebné publikácie (dohovor SOLAS 1974, pravidlá V/19.2.1.4 a V/27).
49. Záznamy o čase odpočinku a tabuľka práce na palube lode (kódex STCW, oddiel A-VIII/1.5 a 1.7, dohovor MOP č. 180, článok 5.7 a článok 8.1, Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, norma A.2.3.10 a A.2.3.12).
50. Evidencia o priestoroch strojového zariadenia bez obsluhy (pravidlo II-I/46.3 dohovoru SOLAS 1974).
51. Osvedčenia požadované podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/20/ES z 23. apríla 2009 o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky.
52. Osvedčenie požadované podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd.
53. Osvedčenie o zozname nebezpečných materiálov alebo vyhlásenie o súlade podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 a
54. Dokument o zhode vydaný podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a zmene smernice 2009/16/ES.

„PRÍLOHA VI

POSTUPY PRI KONTROLE LODÍ

(v zmysle článku 15 ods. 1)

Príloha I k Parížskemu MoP (Postupy štátnej prístavnej kontroly) a všetky technické pokyny a obežníky vydané v rámci Parížskeho MoP, ktoré sú platné, v ich aktualizovanom znení:

Technické pokyny výboru pre štátnu prístavnú kontrolu (PSCC)

- PSCC41-2008-07 Kódex osvedčených postupov
- PSCC53-2020-08 Vymedzenie pojmov a skratiek

Všeobecné Parížske MoP

- PSCC54-2021-03 Druh inšpekcie
- PSCC56-2023-06 Zadržanie a prijaté opatrenia
- PSCC56-2023-04 Vzorové formuláre
- PSCC52-2019-05 Operačná kontrola
- PSS43-2010-11 Oslobodenia vlajkového štátu
- PSCC51-2018-13 Zastavenie operácie
- PSCC49-2016-11 Skúška výpadku elektrickej energie
- PSCC53-2020-06 Zamietnutie vstupu (zákaz)
- PSCC50-2017-12 Konštrukcia lodí na hromadný náklad/robných tankerov
- PSCC43-2010-06 Využitie suchého doku
- PSCC53-2020-11 Umožnenie jednej cesty do opravárenskej lodenice v prípade nedostatkov spôsobených „náhodným poškodením“

Dohovor SOLAS

- PSCC56-2023-05 Kódex ISM
- PSCC54-2021-02 Kódex ISPS
- PSCC51-2018-12 Elektronický mapový zobrazovací a informačný systém (ECDIS)
- PSCC43-2010-32 Systémy zapisovačov údajov o plavbe (VDR)
- PSCC43-2010-09 Doklady o bezpečnosti materiálu
- PSCC43-2010-21 Globálny námorný núdzový a bezpečnostný systém (GMDSS)
- PSCC44-2011-16 Háky na spúšťanie záchranných člnov
- PSCC45-2012-10 Poškodená stabilita na tankeroch
- PSCC55-2022-05 Vybavenie na identifikáciu a sledovanie lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT)
- PSCC43-2010-28 Merania hrúbky ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Meranie hrúbky
- PSCC51-2018-11 Polárny kódex
- PSCC55-2022-02 Kódex IGF

Dohovor MARPOL

- PSCC46-2013-18 Dohovor MARPOL, príloha I, Odlučovač vody znečistenej ropnými látkami (OWS)
- PSCC43-2010-39 Dohovor MARPOL, príloha II, Odstraňovanie
- PSCC47-2014-08 Dohovor MARPOL, príloha III, Nebezpečný tovar v medzinárodnej námornej doprave (IMDG)
- PSCC55-2022-07 Dohovor MARPOL, príloha IV, Splašková odpadová voda
- PSCC52-2019-07 Dohovor MARPOL, príloha V, Odpad
- PSCC56-2023-07 Dohovor MARPOL, príloha VI, Znečistenie ovzdušia
- PSCC43-2010-38 Premývanie surovou ropou
- PSCC44-2011-20 Prešetrovanie v rámci dohovoru MARPOL

Medzinárodný dohovor o nákladovej značke

- PSCC54-2021-06 Medzinárodný dohovor o nákladovej značke

Dohovor AFS

- PSCC47-2014-13 Antivegetatívne systémy

Dohovor o ropných látkach zo zásobníkov

- PSCC56-2023-02 Dohovory týkajúce sa finančnej zodpovednosti, osvedčovania námorníkov a obsadzovania lode lodnou posádkou
- PSCC56-2023-08 Osvedčovanie námorníkov a obsadzovania lode lodnou posádkou (dohovor STCW, dohovor MLC a dohovor SOLAS)

Dohovor o riadení záťažovej vody

- PSCC51-2018-09 Dohovor o riadení záťažovej vody

Dohovory MOP

- PSCC52-2019-10 Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC)
- PSCC53-2020-14 Pracovný čas alebo čas odpočinku a spôsobilosť na vykonávanie služby“

„PRÍLOHA VIII

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

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

- (2) Ak boli splnené podmienky uvedené v článku 16 ods. 1, príslušný orgán prístavu, v ktorom sa loď zadrží tretíkrát, písomne informuje kapitána lode, že bude vydaný príkaz na zamietnutie vstupu, ktorý začne platiť hneď, ako loď opustí prístav. Príkaz na zamietnutie vstupu začne platiť hneď, ako loď opustí prístav po odstránení nedostatkov, ktoré viedli k zadržaniu.
- (3) Príslušný orgán predloží kópiu príkazu na zamietnutie vstupu správneho orgánu vlajkového štátu, dotknutej uznanej organizácii, ostatným členským štátom a ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán takisto bezodkladne aktualizuje inšpekčnú databázu informáciou o zamietnutí vstupu.
- (4) Aby bolo možné zrušiť príkaz na zamietnutie vstupu, vlastník alebo prevádzkovateľ musí poslať úradnú žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, ktorý nariadil príkaz na zamietnutie vstupu. Túto žiadosť musí sprevádzať dokument správneho orgánu vlajkového štátu, ktorý po návšteve lode vydal znalec riadne splnomocnený správnym orgánom vlajkového štátu a ktorý dokazuje, že loď sa plne riadi uplatniteľnými ustanoveniami dohovorov. Správny orgán vlajkového štátu predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila. Doklad môže mať formu úradného vyhlásenia, ktoré musí vydať správny orgán vlajkového štátu a nie uznaná organizácia.
- (5) Žiadosť o zrušenie príkazu na zamietnutie vstupu musí v prípade potreby takisto sprevádzať dokument od klasifikačnej spoločnosti, ktorá loď klasifikovala po návšteve znalca z klasifikačnej spoločnosti na lodi, ktorý potvrdzuje, že loď sa riadi normami triedy, ktoré určila uvedená spoločnosť. Klasifikačná spoločnosť predloží príslušnému orgánu dôkaz o tom, že návšteva lode sa uskutočnila.
- (6) Príkaz na zamietnutie vstupu sa môže zrušiť iba po uplynutí obdobia uvedeného v článku 16 tejto smernice a spoločnosť musí zaslať úradnú žiadosť štátnemu prístavnému orgánu členského štátu, ktorý zákaz uložil, a poskytnúť dokumenty požadované v odsekoch 3 a 4.

- (7) Takáto žiadosť vrátane požadovaných dokumentov sa musí predložiť štátu, ktorý zákaz uložil, a to najmenej jeden mesiac pred koncom obdobia zákazu. Ak sa táto lehota nedodrží, môže dôjsť k zdržaniu až o jeden mesiac po tom, čo štát, ktorý zákaz uložil, prijal žiadosť.
- (8) V informačnom systéme sa k lodi doplní prvoradý faktor a loď sa označí ako loď, na ktorej sa má pri najbližšom zastavení v prístave/na kotvisku v regióne vykonať inšpekcia druhu „rozšírená inšpekcia“.
- (9) Príslušný orgán takisto písomne oznámi svoje rozhodnutie správnemu orgánu vlajkového štátu, dotknutej klasifikačnej spoločnosti, ostatným členským štátom, ostatným signatárom Parížskeho MoP, Komisii a sekretariátu Parížskeho MoP. Príslušný orgán musí takisto bezodkladne aktualizovať inšpekčnú databázu informáciou o zamietnutí vstupu.
- (10) Informácie týkajúce sa lodí, ktorým bol zamietnutý vstup do prístavov v rámci Spoločenstva, musia byť dostupné v inšpekčnej databáze a uverejnené v súlade s ustanoveniami článku 26 a prílohy XIII.“

„PRÍLOHA XII

FUNKCIE INŠPEKČNEJ DATABÁZY

(v zmysle článku 24 ods. 1)

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