



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.11.2005  
KOM(2005) 588 v konečném znění

2005/0238 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY .../.../ES**

**ze dne [...]**

**o státní přístavní inspekci**

(přepracovaná verze)

(předložený Komisí)

{SEK(2005) 1499}

## **DŮVODOVÁ ZPRÁVA**

### **1) SOUVISLOSTI NÁVRHU**

#### **• Důvody a cíle návrhu**

##### **1) Přepřacování směrnice 95/21/ES o státní přístavní inspekci.**

Tento text byl podroben řadě změn, a proto je obzvláště složitý. Přepřacování ujasní ustanovení směrnice, učiní je srozumitelnějšími a uvede je v soulad s politikou „zlepšování tvorby právních předpisů“ prosazovanou Komisí.

##### **2) Posílení a zlepšení účinnosti státní přístavní inspekce.**

Tento cíl vyplývá z řady závazků, které Komise přijala, a požadavků jiných institucí, zejména po nehodě tankeru PRESTIGE v listopadu 2002. Už 3. prosince 2002 přijala Komise sdělení (KOM(2002) 681 v konečném znění ze dne 3. 12. 2002) o zlepšení bezpečnosti na moři v reakci na nehodu tankeru PRESTIGE, a po něm následovaly dne 6. prosince 2002 závěry Rady ohledně bezpečnosti lodí a zabránění znečištění, v nichž Rady vyzývá Komisi, aby co nejdříve předložila návrh na posílení postupů státní přístavní inspekce. Závěrem je třeba zdůraznit, že v usnesení přijatém dne 27. dubna 2004 na základě práce dočasného výboru pro zlepšení bezpečnosti na moři (výbor MARE) také Evropský parlament vyzval ke zlepšení a větší intenzitě inspekci lodí v přístavech Evropské unie.

#### **• Obecné souvislosti**

Stávající předpisy jsou obsaženy ve směrnici 95/21/ES a jejích změnách. Součástí cíle navrhovaného opatření je přesně přepřacovat tyto složky do jednoho konsolidovaného znění.

Dále má tento návrh:

- změnit některá ustanovení tak, aby se zjednodušila či vyjasnila (např. u programu rozšířené inspekce) nebo posílila (například u ustanovení týkajících se úlohy lodivodů při zjišťování nedostatků a pravidel pro zákaz nestandardních lodí).
- přidat řadu nových ustanovení v oblastech, na které se státní přístavní inspekce nevztahovala, např. v oblasti námořní bezpečnosti, aby se zohlednil nový vývoj mezinárodního práva a práva Společenství.

#### **• Stávající ustanovení v oblasti návrhu**

Směrnice 95/21/ES.

#### **• Soudržnost s ostatními politikami a cíli Unie**

Posílení inspekci lodí bude mít přímý dopad na životní prostředí tím, že se sníží rizika nehod, a následně také znečištění, k němuž při takových nehodách dochází.

Navíc bude mít opatření kladný ekonomický vliv v důsledku snížení rizik nehod a znečištění. Cílem těchto je změn je vytvořit pro provozovatele námořní dopravy spravedlivější podmínky

hospodářské soutěže snížením nespravedlivé soutěže ze strany plavidel, která nesplňují standardy a na která se budou vztahovat přísné sankce, a dále tím, že provozovatelé, kteří provozují plavidla odpovídající standardům, budou podrobováni mírnějším inspekcím.

Závěrem, opatření přispívá k sociální politice Evropské unie, neboť monitoruje životní a pracovní podmínky na palubě a zavádí přísnější pravidla pro způsob, jímž se zachází se stížnostmi námořníků.

## **2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADU**

### **• Konzultace zúčastněných stran**

*Metody konzultací, hlavní odvětví, na něž se konzultace zaměřují, a obecný profil respondentů*

V květnu 2004 a poté v únoru 2005 vedla Komise dvojitou sérii konzultačních setkání se zástupci členských států a odvětví lodní dopravy, při nichž vycházela z pracovních dokumentů svých útvarů, které obsahují podrobný seznam otázek a navrhovaných změn.

*Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu*

Výsledky konzultací a studie dopadu potvrdily:

- přidanou hodnotu vypracování celkové přepracované verze stávajícího znění pro splnění požadavku na jasnost a zjednodušení regulace;
- potřebu zpřísnit opatření týkající se plavidel, která představují větší nebezpečí, a to zejména častějšími příkazy k zákazu;
- význam vytvoření základů pro nové inspekční systémy, které zajistí, že se žádné plavidlo nevyhne inspekci a že se intervaly mezi inspekcemi liší tak, aby konkurenceschopnost vysoce standardních plavidel nebyla nepříznivě ovlivňována neodůvodněnými omezeními.

Shromážděné údaje a podrobné závěry posouzení dopadu jsou obsaženy v příloženém dokumentu SEK .../... .

### **• Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

*Dotyčné vědecké / odborné oblasti*

Námořní bezpečnost, ochrana lidského života, ochrana životního prostředí a zabezpečení.

*Použitá metodika*

Účast Komise ve skupinách odborníků v rámci Pařížského memoranda, studie svěřené v některých bodech Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (např.: přehled použitelnosti možnosti odepření přístupu do přístavů po vstupu směrnice v platnost, přezkoumání možného dopadu nového inspekčního režimu), shromažďování a analýza informací získaných z databáze Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci.

### Hlavní konzultované organizace / odborníci

Práce dočasného výboru Evropského parlamentu pro zvýšení námořní bezpečnosti po potopení tankeru Prestige v roce 2002 (závěry výboru „MARE“).

Odborníci z Evropské agentury pro námořní bezpečnost a z Pařížského memoranda

### Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Byla zmíněna existence potenciálně vážných rizik s nezvratnými následky. Existence těchto rizik se obecně uznává.

Stanovisko odborníků Pařížského memoranda pomohlo určit rozsah problematiky a izolovat případné praktické obtíže u záležitostí, jako je například inspekce kotvících lodí. Práce skupiny odborníků na zavedení nového inspekčního režimu, na níž se Komise s přispěním agentury podílela, umožnila v hrubých rysech určit budoucí podobu inspekčního režimu.

Studie provedené Agenturou pro námořní bezpečnost odhalily nedostatky stávajících právních předpisů, zejména předpisů týkajících se uplatňování stávajících opatření týkajících se odepření přístupu, což vedlo k navrhovanému zpřísnění režimu v tomto bodě. Zkušenosti, které Agentura pro námořní bezpečnost získala se správou databáze inspekcí u osobních lodí typu ro-ro (podle směrnice 99/35/ES), umožnily navrhnout zjednodušení a harmonizaci obdobných ustanovení ve dvou směrnicích.

### Metody pro zpřístupnění výsledků expertízy veřejnosti

Odborná stanoviska jsou popsána v posouzení dopadu. Navíc, internetové stránky Pařížského memoranda (<http://www.parismou.org/>) a Agentury pro námořní bezpečnost (<http://www.emsa.eu.int/>) obsahují informace o uplatňování režimu státní přístavní inspekce (černé listiny zakázaných lodí, černé listiny vlajek, jejichž lodi jsou nejčastěji zadržovány).

#### • **Posouzení dopadu**

Shromážděné údaje a podrobné závěry studie dopadu jsou obsaženy v příloženém dokumentu SEK .../... a jsou shrnuty níže:

##### **Možnost 1: Žádné opatření**

Je zachován současný režim. Současný stav nicméně neodpovídá požadavkům Evropského parlamentu a Rady, ani závazkům učiněným Komisí po nehodě tankeru Prestige. Nutí členské státy, aby uplatňovaly podmínky převzaté z rozvoje mezinárodního práva nebo ze situací v rámci EU. Bilance je tedy z environmentálního i sociálního hlediska negativní. Ačkoli tato možnost nepůsobí orgánům žádné dodatečné správní náklady, z ekonomického hlediska umožňuje, aby pokračovala nespravedlivá hospodářská soutěž ze strany nestandardních lodí, která má nepříznivý dopad na majitele lodí splňujících standardy.

##### **Možnost 2: Vyřešit problém prostřednictvím zvýšené spolupráce členských států**

Spolupráci mezi členskými státy, ať přímo, či prostřednictvím Pařížského memoranda, si lze z právního hlediska představit pouze v oblastech, na které se směrnice nevztahuje. To by však mohlo vést k tomu, že předpisy Společenství a postupy uplatňované v rámci těchto

mezivládních dohod nebudou jednotné, což by mělo velice nepříznivý dopad na účinné a harmonizované uplatňování státní přístavní inspekce. Sociální, environmentální a ekonomické dopady by proto byly negativní, zejména z toho důvodu, že některé členské státy nejsou stranami Pařížského memoranda.

#### Možnost 3: Zjednodušení a zlepšení stávajících právních předpisů

Pouhé přijetí a technická úprava směrnice jsou výhodné, neboť se tak zachová stávající právní rámec a navrhnou se pouze cílené změny na dosažení určených cílů. Environmentální, sociální a ekonomické náklady by proto byly nízké. Přínos této možnosti je však menší než u ambicióznějšího přístupu popsaného v možnosti 4, a to zejména na ekonomické úrovni, neboť přestože zpříšňuje sankce u lodí nesplňujících standardy usnadněním jejich zakázání, nesplňuje v plné míře cíle podpory vysoce kvalitní námořní dopravy.

#### Možnost 4: Změna současného režimu

Tato možnost by spočívala v nahrazení současného režimu založeného na množstevním přístupu (25 % lodí podrobených inspekci ve členském státě) globálnějším přístupem vycházejícím především z kvality na úrovni EU. Nový systém inspekci by byl hospodárnější, neboť by soustředil inspekční zdroje na vysoce rizikové lodě a uvolnil by inspekce vysoce standardních plavidel, což by bylo environmentálně, sociálně i ekonomicky přínosné a bez jakýchkoli nepříznivých dopadů.

Posouzení dopadu je obsaženo v pracovním a legislativním programu Komise a zpráva o tomto programu je k dispozici na internetových stránkách Komise.

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm).

### 3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

#### • Shrnutí navrhovaných opatření

Navrhuje se:

- přepracovat směrnici 95/21/ES o státní přístavní inspekci a její následné změny do jediného textu,
- provést řadu změn, aby se směrnice aktualizovala, doplnila a posílila, s cílem zlepšit bezpečnost a zabezpečení na moři a chránit námořníky a životní prostředí.

#### • Právní základ

čl. 80 odst. 2 Smlouvy.

#### • Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se uplatňuje, pokud se návrh nedotýká oblasti, ve které má Společenství výlučnou pravomoc.

Cílů návrhu nelze v dostatečné míře dosáhnout na úrovni členských států z těchto důvodů:

Individuální opatření přijatá členskými státy jsou svoji povahou neslučitelná s cíly státní přístavní inspekce, která má zajistit, aby v konkrétním zeměpisném regionu byly harmonizovaně prováděny inspekce na palubě.

Navíc, jedním z cílů opatření na regionální úrovni je snížit náklady a koordinovanou akcí optimalizovat zdroje potřebné k účinné kontrole lodí. Méně důsledné uplatňování státní přístavní inspekce v některých členských státech by zvýšilo bezpečnostní rizika a mohlo by vést ke vzniku zvýhodňujících přístavů, čímž by došlo k nepřijatelnému narušení hospodářské soutěže ve Společenství.

Cílů návrhu lze účinněji dosáhnout opatřeními Společenství z těchto důvodů:

Návrh posiluje ustanovení současné směrnice.

Opatření Společenství zaručuje harmonizované uplatňování inspekčních postupů, a to zejména zavedením kvalifikačních norem a vzdělávacích programů pro inspektory, podporou sdílení informací mezi členskými státy prostřednictvím společných informačních systémů a sledováním opatření přijatých mezi jednotlivými členskými státy (například v záležitostech souvisejících s odepřením přístupu).

Oblast působnosti současné směrnice se nemění.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Přesná a podrobná povaha opatření obsažených v návrhu je důležitým prvkem pro zavedení jednotných inspekčních pravidel v Evropské unii.

Návrh kombinuje vyšší účinnost při odstraňování nestandardních lodí s lepším využíváním stávajících zdrojů, přičemž na uznávané provozovatele uvaluje co nejméně sankcí.

- **Výběr nástrojů**

Navrhovaný (navrhovaný) nástroj (nástroje): směrnice.

Ostatní nástroje by nebyly vhodné z následujících důvodů.

Jedná se především o přepracování stávající směrnice. Samoregulace navíc nepřipadá v úvahu, neboť cílem státní přístavní inspekce je, aby veřejné orgány kontrolovaly soulad se závaznými bezpečnostními normami a uvalovaly sankce ze nesoulad, a to jednotným a přiměřeným způsobem. Doporučení je vyloučeno, neboť by pak nebylo možné stanovit závazné cíle a vyžadovat, aby je členské státy dodržovaly.

#### **4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá pro Společenství žádné rozpočtové důsledky.

## 5) DALŠÍ INFORMACE

### • Simulace, pilotní fáze a přechodné období

Na návrh se vztahovalo nebo bude vztahovat přechodné období.

### • Zjednodušení

Návrh zjednodušuje právní rámec a správní postupy týkající se veřejných orgánů (ať vnitrostátních, či evropských).

V souladu s cíly politiky Evropské unie v oblasti zlepšování tvorby právních předpisů byla v textu provedena řada změn: počet opakovaných křížových odkazů na jiná ustanovení textu je co nejnižší. Navíc, s cílem zvýšit přehlednost textu byla ustanovení týkající se postupů a technických podrobností inspekci převedena do přílohy, aby se zajistilo, že normativní část obsahuje pouze zásady, cíle a důležité body.

Z důvodů jasnosti a s ohledem na značný počet změn provedených během přepracování, které mají různý význam, jsou hlavní navrhované změny uvedeny níže v tematické podobě podle cílů.

Zjednodušení vyplývá z odstranění některých závazků, které jsou považovány za nadbytečné (například postupy uplatnitelné v případech, kdy loď nemá na palubě osvědčení ISM) a z harmonizace postupů a nástrojů zavedených na základě jiných směrnic (harmonizace kontrol u osobních lodí typu ro-ro s rozšířenými inspekcemi podle směrnice 95/21/ES).

Návrh tvoří část programu Komise pro aktualizaci a zjednodušení *acquis* Společenství.

### • Přezkum / revize / ustanovení o skončení platnosti

Návrh obsahuje ustanovení o skončení platnosti.

### • Přepracování právních předpisů

Návrh zahrnuje přepracování platných právních předpisů.

### • Evropský hospodářský prostor

Předloha právního předpisů se týká oblasti, na níž se vztahuje Dohoda o EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

### • Podrobné vysvětlení návrhu podle jednotlivých článků

- 1) Zajištění účinnějšího uplatňování systému kontrol v přístavech a kotvištích v Evropské unii (články 10 a 13).

Pokud jde o přístavy, hlavním cílem je zajistit, aby státní přístavní inspekce byla v přístavech všech států Evropské unie prováděna jednotně. Proto budou úpravy týkající zákazu lodí vycházet ze zadržení uskutečněných ve všech členských státech, nikoli pouze v přístavech, jichž se týká Pařížské memorandum, jak tomu je u stávající směrnice. Návrh rovněž stanoví inspekční postupy použitelné v kotvištích.

2) Posílení povinností lodivodů ohledně oznamování (článek 17)

Směrnice již obsahuje povinnost lodivodů ohlašovat závady. Nehoda tankeru PRESTIGE ukázala, že lodivodi na volném moři v přístupu do Baltského moře nepředali informace z důvodu chybějícího jasného právního základu. Stávající ustanovení byla proto změněna, aby se tato povinnost vztahovala i na lodivody na volném hlubokém moři, včetně lodivodů na lodích na tranzitu. Navíc se navrhuje změnit ustanovení směrnice, aby se zajistilo, že členské státy učiní vhodné návazné kroky ohledně zpráv od lodivodů a přístavních orgánů.

3) Rozšíření a zjednodušení opatření týkajících se odepření přístupu (článek 10)

Odepření přístupu je velmi účinným odrazujícím nástrojem v boji proti lodím, které nesplňují standardy. Současná pravidla se

- rozšíří na všechny lodě: ze statistik vyplývá, že lodě přepravující volně ložený náklad a nákladní lodě jsou v průměru nejčastěji zadržovanými loděmi v Evropské unii;
- zjednoduší: stávající kritéria jsou složitá a obtížně proveditelná. Bude vyslána jasná zpráva, neboť současný návrh vychází ze dvou jednoduchých kritérií: za prvé, špatná správa plavidla jeho provozovatelem, jak ukazují opakovaná zadržení bez jakéhokoli výrazného zlepšení podmínek plavidla, a za druhé, neodpovídající sledování státem vlajky, což potvrzuje jeho zahrnutí do černé a šedé listiny Pařížského memoranda.
- zpřísní: stanoví se minimální období zákazu, aby se bojovalo proti již zpozorovaným případům zneužívání při provádění směrnice, zejména odepření přístupu, která jsou zrušena příliš rychle a bez jakékoli řádné inspekce podmínek plavidla. Na opakovaného viníka budou uvaleny přísnější sankce, v krajním případě s možností natrvalo zakázat vstup do přístavů Evropské unie.

4) Zpřísnění požadavků týkajících se správních orgánů odpovědných za inspekce a kvalifikaci inspektorů (články 4 a 16)

V souladu s mezinárodním právem může stát provádět státní přístavní inspekci, pouze pokud v plném rozsahu dodržuje pravidla, jejichž dodržování vyžaduje od cizích plavidel ve svých přístavech. Směrnice opakuje minimální požadavek ukládaný členským státům Evropské unie.

Navíc musejí být příslušné orgány schopny provádět povinné inspekce, když jsou příslušné lodě v přístavu, v nutných případech včetně víkendů a svátků, aby se zajistilo, že se příslušné plavidlo nevyhne inspekci.

Závěrem se navrhuje zpřísnit požadavky týkající se profesního profilu inspektorů tím, že se od členských států bude vyžadovat, aby pravidelně kontrolovaly jejich kvalifikaci, zejména s ohledem na nová pravidla plynoucí ze změn směrnice nebo mezinárodních úmluv. Komise rovněž s přispěním Agentury pro námořní bezpečnost stanoví harmonizované předpisy pro kvalifikaci a školení inspektorů, aby bylo dosaženo požadované úrovně kvalifikace inspektorů v rozšířené Evropské unii.

5) Zlepšení plánování, přípravy a provádění inspekcí (články 7 a 18)

V rámci zlepšené spolupráce mezi orgány budou předběžná oznámení obdržená přístavy a jinými subjekty muset být ihned předána inspektorům, což jim umožní lépe plánovat a připravovat inspekce.

Závěrem se stanoví, že při provádění inspekcí inspektor ověřuje, zda závada, která byla zjištěna v předchozím přístavu, avšak nebyla opravena, již opravena byla.

6) Zlepšení režimu rozšířené inspekce (článek 8)

V režimu rozšířené inspekce byla provedena praktická zlepšení: lodě způsobilé pro rozšířenou inspekci budou inspektorem předem informovány o tom, že budou při příjezdu do přístavu podrobeny rozšířené inspekci, a budou muset učinit vhodná opatření, aby byly pro takovou inspekci k dispozici.

Navíc, s ohledem na zjednodušení se bude režim rozšířené inspekce vztahovat na všechny skupiny příslušných plavidel od jednotného minimálního stáří 12 let.

7) Zpřísnění ustanovení týkajících se lidského faktoru (článek 12)

Statistiky Pařížského memoranda vykazují vysoký počet nesrovnalostí souvisejících s kvalifikací námořníků a s jejich životními a pracovními podmínkami na palubě. Ustanovení zpřísnují kontrolu těchto aspektů, aby se především řešila problematika znepokojivě rostoucího počtu falešných osvědčení. Stížnosti členů posádky ohledně bezpečnosti a zdraví posádky, životních podmínek a obecně bezpečnosti lodě a zabránění znečištění budou systematicky řešeny a námořníci budou informováni o výsledcích svých stížností.

8) Kontroly zabezpečení (článek 7)

Námořní doprava je obzvlášť zranitelná, pokud jde o riziko teroristických či jiných trestních činů. Aby se usnadnilo používání nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, byly do této směrnice zavedeny inspekční postupy stanovené v rámci Pařížského memoranda.

9) Větší transparentnost a rozsáhlejší šíření informací o lodích a provozovatelích (článek 20)

Aby se posílil odrazující účinek na provozovatele lodí, na něž byla podle směrnice uvalena sankce, Komise s pomocí Agentury pro námořní bezpečnost plánuje zveřejnění černé listiny majitelů lodí, které byly opakovaně zadrženy či kterým byl opakovaně odepřen přístup. V souladu se stejnými postupy se rovněž zveřejní černá listina lodí zakázaných na základě podmínek směrnice a bude pravidelně aktualizována.

10) Usnadnění monitorování prováděného Komisí ohledně provádění směrnice členskými státy (článek 23)

Stávající ustanovení, která Komisi neumožňují uspokojivě kontrolovat, jak členské státy provádějí směrnici, se změní, aby Evropské agentuře pro námořní bezpečnost

umožňovala jménem Komise získávat přesné elektronické údaje o pohybech lodí. Na tomto základě lze provádět podrobné analýzy fungování režimu v přístavech členských států, čímž se umožní například optimalizace inspekčních zdrojů podle míry provozu a zabránění riziku vzniku zvýhodňujících přístavů.

#### 11) Zavedení nového inspekčního režimu (článek 5)

Stávající režim státní přístavní inspekce je založen na souladu s čistě množstevním prahem 25 % lodí podrobených inspekci ve členském státě, což nejenže mnoha lodím neumožňuje projít kontrolní sítí, ale mnohdy také vede k tomu, že orgány provádějí neodůvodněné inspekce pouze proto, aby tohoto počtu dosáhly. Navržený přístup zavádí kolektivní cíl, kterým je inspekce všech lodí připlouvajících do přístavů Unie, přičemž lodí představující vysoké riziko jsou inspekci podrobovány častěji a kvalitní lodě méně.

Nový inspekční režim ulehčí inspekční zátěž kvalitních lodí na základě kritérií týkajících se lodě a její vlajky (zejména na základě skutečnosti, že stát vlajky uplatňuje dobrovolný auditní systém organizace IMO). Mělo by se však zdůraznit, že tento nový režim nesmí vést k oslabení současného systému, což by snížilo úroveň zabezpečení. Zejména by cílem nového režimu nemělo být snížení zdrojů přidělených členskými státy na státní přístavní inspekci, měly by se naopak využívat účinněji.

Zásada je jednoduchá, avšak její provedení složité: předpokladem takového režimu, pokud má být zabráněno vzniku zvýhodňujících přístavů, je, aby byl zaveden objektivní mechanismus, který zaručí spravedlivé a ověřitelné rozložení počtu inspekci mezi členskými státy.

Podrobnosti takového mechanismu se v současnosti zkoumají v rámci Pařížského memoranda, kde byla za tímto účelem zřízena pracovní skupina, a v Agentuře pro námořní bezpečnost.

Proto se v této fázi navrhuje zpracovat tento nový inspekční režim do směrnice spolu s jeho důležitými složkami: stanovení rizikového profilu použitelného pro všechny lodě, pobídky pro lodě s nízkým rizikovým profilem a upravení současných postupů týkajících se inspekci a návazných kroků.

Následné změny směrnice, které se stávají nezbytnými, budou zavedeny postupem projednávání ve výborech, jakmile jsou stanoveny veškeré složky a praktické podrobnosti nového inspekčního režimu.

Dokud však tyto technické podrobnosti nebudou přijaty a nevstoupí v platnost na úrovni Společenství, bude se nadále používat současný režim, zejména prahový počet 25 % jednotlivých lodí podrobených inspekci ve členském státě.

↓ 95/21/ES

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY .../.../ES**

**ze dne [...]**

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 1

**o státní přístavní inspekci**

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 a 84 odst. 2 uvedené smlouvy,

s ohledem na návrh Komise<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>2</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>3</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 a 189 Smlouvy<sup>4</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

<sup>1</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

---

↓ nový

- (1) Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci<sup>5</sup> byla několikrát významně změněna. Vzhledem k tomu, že budou provedeny další změny, mělo by být v zájmu přehlednosti nařízení přepracováno.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 1

- (2) ~~vzhledem k tomu, že~~ Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 2

- (3) ~~vzhledem k tomu, že~~ Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 3  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že Rada na zasedání dne 25. ledna 1993 přijala závěry vybízející Společenství a členské státy k zajištění účinnějšího uplatňování mezinárodních norem námořní bezpečnosti a ochrany životního prostředí a k uskutečnění nových opatření, jakmile budou přijata;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 4  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že Rada v usnesení ze dne 8. června 1993 o společné politice námořní bezpečnosti<sup>6</sup> vyzvala Komisi, aby jí co nejdříve předložila návrhy konkrétních postupů a formální návrhy kritérií inspekcí lodí, včetně harmonizace pravidel zadržování a včetně možnosti zveřejnit výsledky inspekcí a odepřít přístup do přístavů Společenství;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 5  
(přizpůsobený)

- (4) ~~vzhledem k tomu, že b~~ Bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodí mohou být účinně zlepšeny drastickým snížením přístupu nevyhovujících lodí do vod Společenství ☒, čehož se dosáhne ☒ pomocí přísného uplatňování mezinárodních úmluv, předpisů a rezolucí.

---

<sup>5</sup> Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

<sup>6</sup> Úř. věst. C 271, 7. 10. 1993, s. 1.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 6  
(přizpůsobený)

- (5) ~~vzhledem k tomu, že~~ Sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, má v první řadě spočívat na státu vlajky. ~~že však stále rostoucí počet~~ Řada států vlajky však zavádí a uplatňuje mezinárodní normy nedostatečně. ~~že~~ Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi ~~musí~~ ☒ by měl ☒ proto provádět rovněž stát přístavu.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 7

- (6) ~~vzhledem k tomu, že~~ Jednotný přístup k účinnému uplatňování těchto mezinárodních norem členskými státy na lodích plujících v jejich výsostných vodách a užívajících jejich přístavy zabrání narušování hospodářské soutěže.

---

↓ nový

- (7) Odvětví námořní dopravy je zranitelné vůči teroristickým činům. Členské státy měly účinně provádět opatření týkající se bezpečnosti dopravy a měly by rovněž prostřednictvím kontrol bezpečnosti důkladně sledovat dodržování předpisů týkajících se bezpečnosti.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 8  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že právní rámec Společenství pro sladění postupů inspekce je základem pro zaručení jednotného uplatňování zásad bezpečnosti námořní dopravy a zabránění znečištění, což je jádrem politiky Společenství v oblasti dopravy a životního prostředí;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 10  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že přijetí směrnice Rady je vhodným krokem ke stanovení právního rámce a harmonizovaných pravidel a kritérií pro státní přístavní inspekci;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 11  
(přizpůsobený)

- (8) ~~vzhledem k tomu, že by m~~ Měly by být využity zkušenosti získané během uplatňování Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného v Paříži dne 26. ledna 1982.

---

↓ nový

- (9) Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>7</sup> by měla poskytovat nezbytnou podporu, aby se zajistilo provázané a účinné provádění systému státní přístavní inspekce. Agentura EMSA by měla přispívat zejména k rozvoji harmonizovaného režimu Společenství pro kvalifikaci a odborné vzdělávání inspektorů státní přístavní inspekce.
- 

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 12  
(přizpůsobený)

- (10) ~~vzhledem k tomu, že i~~ Inspekce uskutečněná členskými státy nejméně u 25% ☒ jedné čtvrtiny ☒ jednotlivých cizích lodí navštěvujících přístavy v daném roce prakticky znamená, že velký počet lodí kdykoli plujících v oblasti Společenství byl podroben inspekci.
- 

↓ nový

- (11) Účinný režim státní přístavní inspekce by měl nicméně usilovat o to, aby byla zajištěna pravidelná inspekce všech lodí, které připlouvají do přístavu v Evropské unii, a neměl by se omezovat pouze na stávající cíl, podle něž má být inspekci podrobena jedna čtvrtina lodí v každém členském státě. Inspektoři by se měli zaměřit na lodě nevyhovující normám; zatímco vyhovující lodě, tedy ty, které mají uspokojivé inspekční záznamy nebo plují pod vlajkou státu, který splňuje systém IMO pro audit ve členských státech, by inspekcím tak často podrobovány být neměly. Tyto nové režimy inspekcí by měly být začleněny do režimu státní přístavní inspekce Společenství, jakmile budou definovány různé aspekty tohoto režimu a na základě režimu sdílení inspekcí, přičemž každý stát rovnocenně přispívá k dosažení cíle Společenství, jenž spočívá ve vytvoření uceleného systému inspekcí.
- 

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 13  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že je třeba vyvíjet další úsilí k rozvoji lepšího systému cíleného výběru lodí k inspekci;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 14  
(přizpůsobený)

- (12) ~~vzhledem k tomu, že p~~Pravidla a postupy státní přístavní inspekce, včetně kritérií pro zadržování lodí, ~~je třeba~~ ☒ by měla být ☒ v zájmu zajištění stále účinnosti ve všech
- 

7 Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 724/2004 (Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 1).

přístavech sjednocen~~atit~~, což rovněž významně sníží výběrové využívání některých přístavů určených za účelem obcházení sítě řádných inspekcí.

---

↓ nový

- (13) Některé kategorie lodí představují vysoké riziko nehod nebo znečištění, jakmile dosáhnou určitého stáří, a měly by proto být podrobeny rozšířené inspekci; je třeba stanovit podrobnosti takové rozšířené inspekce.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 15  
(přízpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že statistika nehod, zadržení a závad zveřejněná ve sdělení Komise nazvaném "Společná politika bezpečných moří" a ve výroční zprávě Pařížského memoranda ukazuje, že určité kategorie lodí je třeba podrobit rozšířené inspekci;~~

---

↓ 2001/106/ES bod odůvodnění 4  
(přízpůsobený)

- (14) Některé lodě představují svým špatným stavem, vlajkou a svou minulostí zjevné riziko pro námořní bezpečnost a mořské prostředí, mezi nimi zejména lodě plující pod vlajkou státu uvedeného na černé listině, každoročně vydávané Pařížským memorandem jako "velmi vysoce rizikový" nebo "vysoce rizikový". Proto by jim měl být odpírán přístup do přístavů Společenství, není-li možno prokázat, že mohou být provozovány ve výsostných vodách Společenství bezpečně. Je ~~nezbytné~~ ☒ vhodné ☒ přijmout pokyny, které stanoví postupy použitelné v případě uložení a zrušení takového odepření přístupu. V zájmu průhlednosti by měl být zveřejňován seznam lodí, kterým byl přístup do přístavů Společenství odepřen.

---

↓ nový

- (15) Aby se snížila zátěž některých správních orgánů a společností v důsledku opakovaných inspekci, měla by být prohlídka provedená u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel v souladu se směrnicí Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly<sup>8</sup> považována za rozšířenou inspekci v rámci systému státní přístavní inspekce.

---

<sup>8</sup> Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 16  
(přizpůsobený)

- (16) ~~vzhledem k tomu, že~~ Je nutno napravit nesoulad s ustanoveními použitelných úmluv. ~~že~~ Lodě, které mají ~~přijmout~~ ☒ být podrobeny ~~na~~ ☒ nápravným opatřením, musí být zadrženy do doby odstranění ~~z~~ ☒ zpozorovaných ~~zjištěných~~ ☒ nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 17

- (17) ~~vzhledem k tomu, že by m~~Mělo ~~by~~ být zaručeno právo na odvolání proti rozhodnutí o zadržení vydanému příslušnými orgány, aby bylo zabráněno neopodstatněným rozhodnutím, která způsobují nepřiměřená zadržení a zpoždění.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 18  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že zařízení přístavu inspekce mohou být taková, že příslušný orgán bude muset povolit lodi pokračovat do vhodné opravárenské loděnice za předpokladu splnění podmínek pro takový přesun; že nevyhovující lodě by nadále byly hrozbou pro bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a dále využívaly obchodní výhody, neboť by nemusely být podrobeny úpravám k dosažení souladu s příslušnými ustanoveními úmluv, a měl by jim proto být odepřen přístup do všech přístavů Společenství;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 19  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že existují okolnosti, za kterých musí být lodi, které byl odepřen přístup do přístavu Společenství, poskytnuto povolení ke vstupu; že za těchto okolností má být lodi povolen vstup jen do určitého přístavu za předpokladu, že jsou učiněna všechna opatření k zajištění bezpečného vstupu;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 20  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že kvůli složitosti požadavků úmluv, pokud jde o konstrukci lodí, jejich vybavení a obsazení posádkou, závažnosti důsledků rozhodnutí přijatých inspektory a nezbytnosti zcela nestranných rozhodnutí inspektorů, je třeba, aby inspekce prováděli pouze inspektoři, kteří jsou řádně pověřeni státními úředníky nebo podobnými osobami a mají hluboké znalosti a zkušenosti;~~

---

↓ nový

- (18) Orgány a inspektoři zapojení do činností státní přístavní inspekce by neměli mít žádný střet zájmů, ať již s přístavem, v němž se inspekce provádí, nebo s loděmi podrobovanými inspekci či s jinými souvisejícími zájmy. Inspektoři by měli mít odpovídající kvalifikaci a měli by projít náležitou odbornou přípravou, aby si udržovali a zlepšovali schopnosti pro provádění inspekci. Členské státy by měly spolupracovat při rozvoji a prosazování harmonizovaného režimu Společenství pro kvalifikaci a odborné vzdělávání inspektorů.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 21  
(přizpůsobený)

- (19) ~~vzhledem k tomu, že~~ ~~l~~ ~~odůvodni~~ a přístavním orgánům ~~by~~ by mělo být umožněno ~~možou~~ poskytovat užitečné informace o závadách ~~zjištěných na lodích těchto lodí a o jejich posádkách.~~ zjištěných na lodích ~~těchto lodí a o jejich posádkách.~~

---

↓ nový

- (20) Měly by být prošetřeny stížnosti týkající se životních a pracovních podmínek na palubě. Osoba předkládající stížnost by měla být informována o tom, jaké následné kroky budou ve věci stížnosti podniknuty.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 22

- (21) ~~vzhledem k tomu, že~~ ~~s~~ Spolupráce příslušných orgánů členských států a ostatních orgánů nebo subjektů je nezbytná k zajištění účinného sledování lodí, u kterých byly shledány závady a kterým bylo povoleno pokračovat v plavbě, a k zajištění výměny informací o lodích pobývajících v přístavech.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 23  
(přizpůsobený)

⇒ nový

- (22) ⇒ Inspekční databáze je důležitou součástí státní přístavní inspekce, a proto by členské státy měly zajistit, že je aktualizována v souladu s požadavky Společenství. ~~vzhledem k tomu, že informační systém nazývaný Sirenae E, zavedený na základě Pařížského memoranda, umožňuje získat velké množství dodatečných informací potřebných k uplatňování této směrnice;~~

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 24  
(přizpůsobený)

- (23) ~~vzhledem k tomu, že z~~ Zveřejňování informací o lodích ☒ a jejich provozovateli či společnostech ☒ nevyhovujících mezinárodním normám pro bezpečnost, zdraví a ochranu mořského životního prostředí může být účinným prostředkem k odrazení zasílatelů od použití takových lodí a zároveň podnětem pro jejich majitele, aby ~~bez  
důvodu~~ prováděli nápravná opatření.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 25  
(přizpůsobený)

- (24) ~~vzhledem k tomu, že v~~ Veškeré náklady na inspekce lodí vedoucí k jejich zadržení ☒ a náklady vzniklé zrušením odepření přístupu ☒ by měl nést majitel nebo provozovatel lodí.

---

↓ 95/21/ES bod odůvodnění 26  
(přizpůsobený)

~~vzhledem k tomu, že pro účely uplatňování této směrnice by měl být Komisi nápomocen  
výbor zřízený článkem 12 směrnice Rady 93/75/EHS ze dne 13. září 1993 o minimálních  
požadavcích na plavidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy  
Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci<sup>9</sup>, při úpravě povinností  
členských států týkající se inspekce na základě získaných zkušeností, s ohledem na vývoj  
Pařížského memoranda, a při přizpůsobení příloh změnám v úmluvách, protokolech,  
předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních orgánů a také v Pařížském memorandu,~~

---

↓ 2001/106/ES bod  
odůvodnění 18 (přizpůsobený)

- (25) Opatření nezbytná pro provádění ☒ této ☒ směrnice Rady 95/21/ES by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>10</sup>,

---

↓ (nový)

- (26) ~~Protože ☒ Jelikož ☒ cílů opatření, které má být přijato, konkrétně ☒ zamýšleného kroku, tedy ☒ snížení nevyhovující námořní dopravy ve vodách Společenství prostřednictvím systému inspekce Společenství pro námořní plavidla ☒ lodě ☒ a rozvoje prostředků pro preventivní opatření v oblasti znečišťování moří, nemohou dosáhnout členské státy, a může jich být proto, z důvodů jejich rozsahu působnosti nebo účinku, jich může být lépe proto dosaženo lépe na úrovni Společenství, může~~

---

<sup>9</sup> Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19.

<sup>10</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

Společenství ~~může~~ přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení výše uvedeného cíle.

(27) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti dřívější směrnici zásadní změnu. Povinnost převést do vnitrostátního práva ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z předchozí směrnice.

(28) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XVII do vnitrostátního práva,

↓ 95/21/ES  
⇒ nový

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

#### **Účel**

Účelem této směrnice je pomoci drasticky snížit nevyhovující námořní dopravu ve výsostných vodách členských států:

- a) zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a odpovídajících právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, ⇒ námořním zabezpečení, ⇐ ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek,
- b) zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupu inspekce a zadržování ~~s přihlédnutím k závazkům orgánů námořní správy členských států podle Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci.~~

## Článek 2

### Definice

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

Pro účely této směrnice ~~včetně jejích příloh~~ se:

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 2  
(přizpůsobený)

1. „úmluvami“ rozumějí ~~☒~~ následující úmluvy spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, které jsou v aktualizovaném znění ~~☒~~:

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 2

- a) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66)~~☒~~;
- b) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74)~~☒~~;
- c) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78)~~☒~~;
- d) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78)~~☒~~;
- e) Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72)~~☒~~;
- f) Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (ITC 69)~~☒~~;
- g) Úmluva o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (MOP č. 147)~~☒~~;
- h) Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992 (CLC 92)~~☒~~.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 2  
(přizpůsobený)  
→<sub>1</sub> 2002/84/ES čl. 4 odst. 1  
písm. a)

~~spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy,~~  
→<sub>1</sub> ~~které jsou v aktualizovaném znění~~ ←<sub>2</sub>

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 2  
(přízpůsobený)  
→<sub>1</sub> 2002/84/ES čl. 4 odst. 1  
písm. b)

2. „ „Pařížským  memorandum“ rozumí Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, →<sub>1</sub> v aktualizovaném znění ←.

---

↓ 95/21/ES

3. „*lodí*“ rozumí každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu.
4. „*pobřežním zařízením na volném moři*“ rozumí pevná nebo plovoucí plošina provozovaná na kontinentálním šelfu členského státu nebo nad kontinentálním šelfem členského státu.

---

↓ nový

5. „*kotvištěm*“ rozumí místo v přístavu či v jiné oblasti spadající do jurisdikce přístavu a vhodné pro ukotvení lodí.

---

↓ 95/21/ES

6. „*inspektorem*“ rozumí 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.

---

↓ nový

7. „*příslušným orgánem*“ rozumí orgán námořní správy odpovědný za státní přístavní inspekci v souladu s touto směrnicí.
8. „*orgánem příslušným pro bezpečnost námořní dopravy*“ rozumí orgán příslušný pro bezpečnost námořní dopravy, jak je definován v čl. 2 písm. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

---

↓ 95/21/ES (přízpůsobený)  
⇒ nový

9. „inspekci“ rozumí návštěva ⇒ inspektora ⇐ na palubě loď ⇒ za účelem kontroly toho, zda je loď v souladu s náležitými úmluvami a předpisy, včetně alespoň inspekci požadovaných čl. 7 odst. 1 ⇐ s cílem zkontrolovat platnost příslušných osvědčení a ostatních dokladů a stav loď, jejího vybavení a posádky, jakož i životní a pracovní podmínky posádky.
10. „podrobnou inspekci“ rozumí inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 7 odst. 4 ⇐ odst. 3 podrobeny důkladnému ⇐ vyšetření ⇐ inspekci zahrnujícímu konstrukci loď, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu.
11. „rozšířenou inspekci“ rozumí inspekce ⇒ , jejíž rozsah zahrnuje minimálně položky uvedené v části C přílohy VIII. Rozšířená inspekce může zahrnovat hlubší inspekci, kdykoli k tomu existují pádné důvody v souladu s čl. 7 odst. 4 ⇐ vymezená v článku 7.

---

↓ nový

12. „stížností“ rozumí jakákoli informace či zpráva předložená velitelem loď, členem posádky, odborným subjektem, sdružením, odborem nebo obecně jakoukoli osobou, která má zájem na bezpečnosti loď, včetně zájmu týkajícího se bezpečnosti či zdravotního ohrožení posádky, života na palubě, pracovních podmínek a prevence znečištění.

---

↓ 95/21/ES

13. „zadržením“ rozumí formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři.

---

↓ nový

14. „příkazem k odepření přístupu“ rozumí dokument vydaný pro velitele loď a společnost odpovědnou za loď, v němž se oznamuje, že lodi bude odepřen přístup do přístavů Společenství.

---

↓ 95/21/ES

15. „zastavením provozu“ rozumí formální zákaz lodi pokračovat v plavbě na základě zjištěných závad, které by jednotlivě nebo společně mohly znamenat ohrožení dalšího provozu.

---

↓ nový

16. „společností“ rozumí společný vlastník lodi nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce člunu, který od vlastníka lodi převzal odpovědnost za její provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti („ISM“ – International Safety Management Code).
17. „uznanou organizací“ rozumí klasifikační společnost či soukromý subjekt, které jménem správního orgánu státu vlajky plní statutární povinnosti.
18. „statutárním osvědčením“ rozumí osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s mezinárodními úmluvami.
19. „osvědčením o klasifikační třídě“ rozumí dokument vydaný uznanou organizací, který potvrzuje způsobilost loď pro konkrétní použití či službu v souladu s pravidly a předpisy stanovenými a zveřejněnými touto uznanou organizací.
20. „inspekční databázi“ rozumí ústřední informační systém pro záznamy o státních přístavních inspekcích.
- 

↓ 95/21/ES  
⇒ nový

### Článek 3

#### Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku ⇒ připlouvající do přístavu nebo kotvící ve členském státě ⇐:

~~a) připlouvající do přístavu členského státu nebo k zařízení na volném moři nebo~~

~~b) kotvící v takovém přístavu nebo v blízkosti takového zařízení.~~

⇒ Pro účely této směrnice může členský stát rovněž vykonávat pravomoc provádět inspekce a zadržení v souladu s mezinárodním právem, pokud jde o loď plující v jeho výsostných vodách nebo kotvící u příbřežního zařízení nebo u jakéhokoli zařízení či stavby v jeho výsostných vodách. ⇐

Žádným ustanovením tohoto článku nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle odpovídajících mezinárodních úmluv.

2. V případě lodí o hrubé prostornosti pod 500 tun členský stát použije použitelná ustanovení odpovídající úmluvy a v oblastech, na něž se úmluva nevztahuje, přijme nezbytná opatření, aby dané lodě zjevně neohrožovaly bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí. Při použití tohoto odstavce se členské státy řídí přílohou 1 Pařížského memoranda.

3. Při inspekci lodí plujících pod vlajkou státu, který není smluvní stranou úmluvy, zajistí členské státy, aby nakládání s touto lodí a její posádkou nebylo příznivější než nakládání s lodí plující pod vlajkou státu, který je smluvní stranou úmluvy.

4. Rybářská plavidla, 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.

↓ 2001/106/ES čl. 1 bod 3  
(přizpůsobený)

#### Článek 4

#### ☒ Povinnosti členských států ☒

##### ~~Inspekční orgán~~

↓ nový

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření, aby byly legálně oprávněny provádět inspekce na palubách cizích lodí, jak uvádí tato směrnice v souladu s mezinárodním právem.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 3  
⇒ nový

⇒ 2. ⇐ Členské státy udržují vhodné ~~vnitrostátní orgány námořní správy s potřebným počtem pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů (dále jen "příslušné orgány")~~, pro provádění inspekcí lodí a přijmou veškerá vhodná opatření, aby zajistily, že jejich příslušné orgány vykonávají své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice. ⇒ Zejména nabírají a udržují potřebný počet pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů, přičemž zohledňují objem a vlastnosti námořní dopravy v každém přístavu. ⇐

⇒ Členské státy zavedou vhodné režimy, aby zajistily, že jsou inspektoři k dispozici pro provádění rozšířených a povinných inspekcí v souladu s článkem 8 a částí A.1 přílohy I. ⇐

---

↓ 95/21/ES

## Článek 5

### Inspekční povinnosti

---

↓ nový

1. Členské státy přispívají k jednotlivým inspekčním snahám, které ve spojení s inspekcemi prováděnými členskými státy a signatářskými státy Pařížského memoranda o porozumění zajistí, že jsou všechny lodě, které připlouvají do přístavu či kotví v některém z přístavů v Evropské unii, podrobeny inspekci. Tyto snahy zajistí, že lodě, které představují větší riziko, jsou podrobovány hlubším a častějším inspekcím.

Inspekční režim zřízený tak, aby bylo dosaženo cíle uvedeného v prvním pododstavci, bude zahrnovat složky uvedené v příloze II.

2. Komise přijme pravidla inspekce uvedená v odstavci 1 postupem podle čl. 24 odst. 2.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 4  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

☒ 3. ☒ 1 ⇒ Dokud nevstoupí v platnost opatření uvedená v odstavci 2, ☒ příslušný orgán každého členského státu vykoná ročně celkový počet inspekcí lodí uvedených v čl. 7 odst. 2, který odpovídá nejméně 25 % průměrného ročního počtu jednotlivých lodí, které vplují do jeho přístavů, vypočteného na základě tří posledních kalendářních let, za které je dostupná statistika. ⇒ Tento roční počet bude tvořen průměrem alespoň za tři poslední roky, během nichž jsou k dispozici statistiky. Konec zvoleného období nepřesáhne rok před zahájením inspekčního roku. ☒

---

↓ nový

4. Při výběru lodí, jež mají být podrobeny inspekci, dodržuje příslušný orgán pravidla stanovená v příloze I.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 4

~~2. a) S výhradou článku 7a příslušný orgán zajišťuje, aby každá loď nepodléhající rozšířené inspekci s cílovým faktorem v informačním systému Sirenae vyšším než 50 byla podrobena inspekci podle článku 6, pokud od poslední inspekce provedené v přístavu oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, uplynula doba delší než jeden měsíc.~~

b) Při výběru jiných lodí k provedení inspekce určují příslušné orgány pořadí takto:

jako první jsou vybrány k provedení inspekce lodě uvedené v příloze I části I, bez ohledu na jejich cílový faktor,

lodě uvedené v příloze I části II se vybírají v sestupném pořadí v závislosti na pořadí podle rozsahu hodnoty jejich cílového faktoru uvedené v informačním systému Sirenae.

3. Členské státy se zdrží inspekce lodí, jejichž inspekci vykonal během předešlých šesti měsíců již některý členský stát, pokud:

lod' není uvedena v příloze I,

při předešlé inspekci nebyly hlášeny žádné závady,

neexistuje žádný zřejmý důvod pro provedení inspekce,

odst. 2 písm. a) se na danou loď nevztahuje."

↓ 95/21/ES

4. Odstavec 3 se nevztahuje na žádnou z provozních kontrol zvlášť stanovenou v úmluvách.

5. Členské státy a Komise spolupracují při vypracování priorit a postupů umožňujících účinnější zjištění lodí s pravděpodobným výskytem závad.

Každá následná změna tohoto článku, kromě údaje "25%" v odstavci 1, se provede postupem podle článku 19.

↓ nový

## Článek 6

### Oznamování příjezdu lodí

Provozovatel, zástupce či velitel lodě, která připlouvá do přístavu nebo ke kotvišti ve členském státě, oznámí příjezd v souladu s přílohou III.

Článek 7

**Postup kontroly**

1. Příslušný orgán zajistí, aby inspektor přinejmenším:

- a) zkontroloval osvědčení a související doklady, u nichž se požaduje, aby byly drženy na palubě v souladu s právními předpisy Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a mezinárodními úmluvami, zejména doklady uvedené v příloze IV;
- ⇒ b) ověřil, je-li to vhodné, zda byly opraveny důležité závady zjištěné při předcházejících inspekcích provedených členským státem nebo signatářským státem Pařížského memoranda;
- c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě a její hygieny včetně strojovny a ubytovacích prostor a hygienických podmínek.

2. Pokud bylo lodi povoleno opustit přístav za podmínky, že závady budou opraveny v dalším přístavu, inspekce v následujícím přístavu se omezí na ověření toho, zda jsou tyto závady opraveny.

Inspektoři však mohou při posuzování rozhodnout, že je třeba inspekci rozšířit o dodatečná ověření.

3. Inspektor může prozkoumat veškerá příslušná osvědčení a související doklady jiné, než které jsou uvedeny v příloze IV, jež se mají nacházet na lodi v souladu s úmluvami.

4. Kdykoliv existují zřejmé důvody pro to, aby byl po inspekci podle odstavců 1, 2 a 3 stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky považován za podstatně nevyhovující odpovídajícím požadavkům úmluvy, provede se podrobná prohlídka včetně prohloubené kontroly v souladu s požadavky na postupy lodního provozu.

„Zřejmé důvody“ existují, pokud inspektor zjistí skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v přílohách V a VII, oddílu C.

☒ 5. ☒ 4. Je třeba rovněž dodržovat odpovídající postupy a zásady pro kontrolu lodí podle přílohy ~~IV~~ ☒ IV ☒ .

↓ nový

Pokud se však postupy a pokyny uvedené v bodě 4 přílohy VI odchylují platných právních předpisů Společenství, členské státy nepřijmou žádné ustanovení vnitrostátního práva ani jiné správní opatření, které by vedlo k provedení postupů či inspekci, které by byly s takovými právními předpisy Společenství v rozporu. Zajistí, že jsou jejich příslušné orgány řádně informovány o náležitých pokynech nebo postupech, které se mají provést v souladu s právními předpisy Společenství a budou ověřovat jejich řádné provádění.

6. Při kontrolách bezpečnosti na palubě se inspektor řídí postupy stanovenými v příloze VII.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 5  
(přizpůsobený)

Článek ☒ 8 ☒ 7

### ~~Povinná~~ Rozšířená inspekce určitých lodí

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 5  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

1. Loď patřící do některé z kategorií uvedených v ☒ příloze VIII bodě B ☒ ~~příloze V oddílu A podléhá~~ ☒ je způsobilá pro ☒ rozšířenou inspekci po uplynutí 12 měsíců od poslední inspekce provedené v přístavu ⇒ členského státu nebo ⇐ smluvního státu Pařížského memoranda.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 5  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

2. Je-li taková loď vybrána k provedení inspekce podle ☒ bodu A.2 přílohy II ☒ ~~čl. 5 odst. 2 písm. b)~~, provede se rozšířená inspekce. Inspekce podle článku ☒ 7 ☒ ~~6~~ však může být provedena v době mezi dvěma rozšířenými inspekcemi.

~~3. a) Provozovatel nebo velitel lodě, na kterou se vztahuje odstavce 1, hlásí všechny informace uvedené v příloze V oddílu B příslušnému orgánu členského státu každého přístavu navštíveného po uplynutí 12 měsíců od poslední rozšířené inspekce. Tyto informace se poskytují alespoň tři dny před očekávaným příjezdem lodě do přístavu nebo před opuštěním předchozího přístavu, jestliže se očekává, že plavba bude trvat méně než tři dny.~~

b) Lod' ⇒ uvedená v odstavci 1 ⇐, která neodpovídá ⇒ požadavkům na oznámení uvedeným v článku 6 ⇐ ~~pododstavci a)~~, bude podrobena rozšířené inspekci v přístavu ⇒ , v němž kotví, nebo v přístavu ⇐ určení.

☒ 3. ☒ ~~4.~~ S výhradou článku ☒ 9 ☒ ~~7a~~ zajistí členské státy provedení rozšířené inspekce lodi, na kterou se vztahuje odstavec ☒ 1 ☒ ~~3~~ a která má cílový faktor 7 nebo vyšší, ☒ jak uvádí v příloha I, ☒ v prvním přístavu navštíveném po uplynutí 12 měsíců od ☒ předchozí ☒ ~~poslední~~ rozšířené inspekce.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 5  
(přizpůsobený)

~~V případech, kdy členské státy nejsou s to vést zvýšit svou kapacitu k provádění všech požadovaných dodatečných inspekci, zejména kvůli problémům spojeným s nábořem a výcvikem inspektorů, dovoluje se jim, aby do 1. ledna 2003 postupně vybudovaly svou inspekční službu. Pro přístav Rotterdam může být tato lhůta prodloužena o šest měsíců. Každé takové prodloužení sdělí Komise členským státům a Evropskému parlamentu.~~

☒ 4. ☒ ~~5.~~ Rozšířená inspekce se provádí postupy podle ☒ přílohy VIII bodu C ☒ ~~přílohy V oddílu C.~~

~~6. Existuje-li riziko, že změna nebo návrh změny Pařížského memoranda může oslabit rozsah povinnosti provádět rozšířené inspekce podle tohoto článku, předloží Komise neprodleně výboru zřízenému článkem 18 návrh opatření za účelem opětovného zavedení hodnot cílového faktoru odpovídajících cílům této směrnice.~~

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 6  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

#### Článek ☒ 9 ☒ ~~7a~~

#### Postup v případě, že u některých lodí nelze inspekci provést

1. V případech, kdy členský stát z provozních důvodů není s to provést inspekci lodě s cílovým faktorem vyšším než 50 uvedenou v ☒ příloze I ☒ ~~čl. 5 odst. 2 písm. a)~~ nebo povinnou rozšířenou inspekci uvedenou v ☒ čl. 8 odst. 3 ☒ ~~čl. 7 odst. 4~~, neprodleně informuje ⇒ příslušné orgány v dalším přístavu, je-li to přístav členského státu či signatářského státu Pařížského memoranda ⇐ ~~systém Sirena~~, že se inspekce neuskutečnila.

2. Tyto případy se oznamují Komisi každých šest měsíců spolu s důvody neprovedení inspekce daných lodí. ⇒ Členské státy navíc zajistí dostatečný počet inspekci, jak uvádí čl. 8 odst. 2 a bod A.1 přílohy I, prováděných během těchto šesti měsíců. ⇐

⇒ Tato oznámení se poskytnou do čtyř měsíců od konce období, s nímž dané údaje souvisejí. ⇐

3. Případy ~~takových~~ ⇒ ~~proměškaných~~ ⇐ ~~neprovedení~~ inspekce ⇒ , jak uvádí odstavec 1, ⇐ ~~nesmějí během žádných~~ ⇒ ~~tří po sobě jdoucích~~ ⇐ ~~kalendářních~~ ~~roků~~ překročit 5 % ~~průměrného ročního~~ počtu jednotlivých lodí přicházejících v úvahu pro inspekci, uvedených v odstavci 1 a zastavujících ⇒ během tohoto období ⇐ v přístavech členského státu, ~~vypočteného za tři poslední kalendářní roky, za které je dostupná statistika.~~

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 6  
(přizpůsobený)

4. Lodi uvedené v odstavci 1 podléhají ☒ povinné ☒ inspekci stanovené v ☒ příloze I bodě A.1 ☒ ~~čl. 5 odst. 2 písm. a)~~ nebo povinné rozšířené inspekci uvedené v ☒ čl. 8 odst. 2 ☒ ~~čl. 7 odst. 4~~ v následujícím přístavu Společenství.

5. Podíl 5 %, uvedený v odstavci 3 bude do 22. července 2008 postupem ~~uvedeným v~~ podle čl. ~~anku~~ ☒ 24 odst. 2 ☒ ~~19~~ změněn, bude-li to považováno za vhodné na základě hodnocení Komise."

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 7  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

Článek ☒ 10 ☒ ~~7~~

### Opatření k odepření přístupu některým lodím

1. Členský stát zajistí, aby lodi ⇒ splňující kritéria uvedená v příloze IX ⇐ ~~patřící do některé~~ ~~kategorie přílohy XI oddílu A~~ byl odepřen přístup do jeho přístavů ⇒ a kotvišť ⇐ , s výjimkou situací uvedených v ⇒ čl. 15 odst. 6. ⇐ ~~čl. 11 odst. 6, pokud tato loď~~

~~bud'~~

~~pluje pod vlajkou státu uvedeného na černé listině zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda a~~

~~byla během předechozích 24 měsíců v přístavu signatářského státu Pařížského memoranda zadržena vícekrát než dvakrát,~~

~~nebo~~

~~pluje pod vlajkou státu, který je na černé listině zveřejněné ve výroční zprávě Pařížského memoranda označen za "velmi vysoce rizikový" nebo "vysoce rizikový", a~~

~~byla během předechozích 36 měsíců zadržena v přístavu signatářského státu Pařížského memoranda více než jednou.~~

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 7  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

Odepření přístupu nabývá účinnosti ihned poté ⇒ , co loď opustí přístav či kotviště ⇐ ~~vydání povolení pro tuto loď k opuštění přístavu~~, v němž byla zadržena ~~podruhé nebo potřetí~~ ⇒ a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu ⇐.

2. Pro účely odstavce 1 členské státy dodržují postupy stanovené v příloze ~~IXXI~~ ~~oddílu~~ ~~☒~~ bodě ~~☒~~ B.

~~3. Informace týkající se lodí, kterým byl na základě tohoto článku odepřen přístup do přístavů Společenství, zveřejňuje Komise každých šest měsíců.~~

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 8  
(přizpůsobený)

Článek ~~☒~~ 11 ~~☒~~ &

### **Zpráva veliteli lodě o inspekci**

Po skončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy ~~☒~~ X ~~☒~~ ~~IX~~. Kopie této zprávy o inspekci předá veliteli lodě.

---

↓ nový

Článek 12

### **Stížnosti**

Budou prošetřeny veškeré stížnosti týkající se podmínek na palubě.

Pokud příslušný orgán považuje stížnost za zjevně neodůvodněnou, informuje stěžovatele o svých rozhodnutích a důvodech k nim.

Totožnost osoby podávající stížnost nesmí být veliteli lodě nebo majiteli dané lodi prozrazena. Inspektor zajistí důvěrnost při všech rozhovorech se členy posádky.

Členské státy informují správní orgány státu vlajky, případně zašlou kopii Mezinárodní organizaci práce, o stížnostech, které byly řádně odůvodněny a o následných opatřeních.

---

↓ 95/21/ES (přízpůsobený)

Článek ~~13~~ 13 ~~14~~

### Náprava a zadržení

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 9  
písm. a) (přízpůsobený)

1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí ~~podle čl. 5 odst. 2 a článku 7~~ je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami.

---

↓ 95/21/ES

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodi, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něž se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

---

↓ nový

3. Aniž jsou omezení z důvodu bezpečnosti, o nichž se rozhoduje v souladu s nařízením (ES) č. 725/2004, příkaz k zadržení vydaný příslušným orgánem může:

- a) obsahovat příkaz, aby loď zůstala na konkrétním místě nebo se přesunula na konkrétní kotviště či přístaviště; a
  - b) upřesňovat okolnosti, za nichž smí velitel lodě přemístit loď z daného místa z důvodů bezpečnosti či zabránění znečištění.
- 

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 9  
písm. b) (přízpůsobený)  
⇒ nový

~~4.~~ 4. Při posuzování, zda by loď měla být zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze ~~XI~~ XI ~~IV~~.

V tomto ohledu ~~4.~~, pokud se při inspekci zjistí, že loď není ~~4.~~ je loď zadržena, není-li vybavena fungujícím zařízením automatického zaznamenávání údajů o plavbě, je-li jeho

použití podle směrnice ⇒ Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES<sup>12</sup> ⇐ ~~přílohy XII~~  
povinné, ☒ příslušný orgán zajistí, aby loď byla zadržena. ☒

Není-li ⇒ závady odůvodňující zadržení ⇐ ~~tuto závadu~~ možné odstranit bezprostředně v  
přístavu zadržení, může příslušný orgán lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do  
⇒ opravárenské loděnice nejblíže k přístavu zadržení ⇐ ~~nejblíže vhodného přístavu, kde~~  
~~bude~~ ☒ může být ☒ závada bezprostředně odstraněna, nebo požadovat odstranění těchto  
závad této závady ve lhůtě nejvýše 30 dnů v souladu s pokyny vypracovanými ⇒ Pařížským  
memorandem o porozumění ⇐ . Pro tento účel se použijí postupy uvedené  
v článku ☒ 15 ☒ ~~14~~.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

☒ 5. ☒ ~~4~~ Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav loď zjevně nevyhovující, může  
příslušný orgán pozastavit inspekci loď, dokud odpovědné osoby nepřijmou opatření  
nezbytná k zajištění, aby loď vyhověla odpovídajícím požadavkům úmluv.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 9  
písm. c) (přizpůsobený)

☒ 6. ☒ ~~5~~ ☒ Dojde-li ☒ ~~Vedou-li inspekce podle čl. 5 odst. 2 a článku 7~~ k zadržení,  
uvědomí příslušný orgán neprodleně písemně správu státu ☒ vlajky ☒, ~~pod jehož vlajkou je~~  
~~loď oprávněna plout (dále jen "správa vlajky")~~, nebo není-li to možné, konzula, nebo v jeho  
nepřítomnosti nejblíže diplomatického zástupce státu o všech okolnostech, za kterých byl  
zásah považován za nezbytný, včetně podání zprávy o inspekci. Dále, je-li to nezbytné, jsou  
informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané subjekty příslušné pro vydávání  
lodních osvědčení nebo osvědčení vydávaných v zastoupení státu vlajky podle mezinárodních  
úmluv.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

☒ 7. ☒ ~~6~~ Touto směrnicí nejsou dotčeny další požadavky úmluv, pokud jde o postupy  
oznamování a podávání zpráv o státní přístavní inspekci.

☒ 8. ☒ ~~7~~ Při výkonu státní přístavní inspekce podle této směrnice je vyvíjeno veškeré  
možné úsilí vyhnout se nepřiměřenému zadržení nebo zpoždění lodi. Je-li loď nepřiměřeně  
zadržena nebo zpožděna, má majitel nebo provozovatel právo na náhradu veškeré utrpěné  
ztráty nebo škody. V každém případě údajného nepřiměřeného zadržení nebo zpoždění  
spočívá důkazní břemeno na majiteli nebo provozovateli loď.

---

<sup>12</sup> Úř. věst. L 208, 5.08.2002, s. 10.

---

↓ nový

9. Aby se zmírnilo zablokování přístavu, může příslušný orgán povolit přesun zadržené lodi do jiné části přístavu, je-li to bezpečné. Riziko zablokování přístavu nicméně nebude zohledněno při rozhodování o tom, zda má loď být zadržena či naopak ze zadržení uvolněna.

Přístavní orgány spolupracují s příslušným orgánem, aby se usnadnilo umístění zadržovaných lodí.

---

↓ 98/25/ES čl. 1 odst. 2

#### *Článek 9a*

#### **Postup použitelný v případě, kdy nejsou osvědčení ISM**

~~1. Jestliže inspekce zjistí, že na lodi, pro kterou uvnitř Společenství ke dni inspekce platí Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a zabránění znečištění (předpis ISM), chybí kopie dokladu o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti vydaného v souladu s předpisem ISM, zajistí příslušný orgán, aby tato loď byla zadržena.~~

~~2. Jestliže bez ohledu na chybějící doklady uvedené v odstavci 1 inspekce zjistí, že žádné jiné nedostatky neopravňují k zadržení lodi, může příslušný orgán v zájmu zabránění zahlezení provozu v přístavu odvolat příkaz k jejímu zadržení. Pokud je toto rozhodnutí přijato, uvědomí o tom příslušný orgán neprodleně příslušné orgány ostatních členských států.~~

~~3. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění, aby všem lodím, které jsou oprávněny opustit přístav v členském státě za okolností uvedených v odstavci 2, byl odmítnut přístup do všech přístavů uvnitř Společenství, vyjma situace uvedené v čl. 11 odst. 6, dokud vlastník nebo provozovatel plavidla neprokáže, že v souladu s požadavkem příslušného orgánu členského státu, ve kterém bylo zadržení nařízeno, má tato loď platná osvědčení vydaná v souladu s předpisem ISM. Jestliže jsou zjištěny závady ve smyslu čl. 9 odst. 2 a nemohou být v přístavu zadržení napraveny, použijí se rovněž odpovídající ustanovení článku 11.~~

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

#### *Článek 14*

#### **Právo na odvolání**

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 10

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

---

↓ 95/21/ES

2. K tomu účelu členské státy zavedou a zachovají vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

3. Příslušné orgány řádně informují velitele lodě o právu na odvolání podle odstavce 1.

---

↓ nový

4. Pokud jsou v důsledku odvolání nebo žádosti předložených majitelem či provozovatelem lodi nebo zástupcem některého z nich zadržení či příkaz k odepření přístupu zrušeny či změněny:

a) členské státy zajistí, že je neprodleně odpovídajícím způsobem změněna inspekční databáze,

b) členské státy, v nichž byl vydán příkaz k zadržení či k odepření přístupu, zajistí, aby byly do 24 hodin od takového rozhodnutí informace zveřejněné v souladu s článkem 19 opraveny.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

## Článek 15

### Postup následující po inspekci a zadržení

1. Pokud závady uvedené v čl. 13 odst. 2 nelze odstranit v přístavu inspekce, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do nejbližší dostupné opravárenské loděnice ⇒ od přístavu zadržení, v níž lze provést návazná opatření, ⇐ podle volby velitele lodě a příslušných orgánů za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky stanovené příslušným orgánem státu vlajky a schválené členským státem. Tyto podmínky zajišťují, že loď může pokračovat v cestě, aniž by ohrozila bezpečnost a zdraví cestujících nebo posádky nebo aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

---

↓ nový

2. Pokud k rozhodnutí poslat loď do opravárenské loděnice dojde v důsledku nesouladu s rezolucí IMO A. 744(18), a to buď pokud jde o lodní dokumenty, nebo o nedostatky a závady ve struktuře lodě, příslušný orgán může požadovat, aby byla v přístavu zadržení provedena nezbytná měření tloušťky materiálu, než je lodi povolena plavba.

☒ 3. ~~☒ 2.~~ Za okolností podle odstavce 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavu inspekce všechny podmínky cesty příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. ☒ 13 odst. 6 ~~☒ 9 odst. 5~~ a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

~~3. Oznámení podle odstavce 2 se provádí v souladu s přílohou 2 Pařížského memoranda.~~

Příslušný orgán členského státu, který obdrží toto oznámení, informuje oznamující orgán o přijatých opatřeních.

4. Členské státy přijmou opatření, aby ☒ byl odepřen přístup do přístavů Společenství ☒ lodím zmíněným v odstavci 1 pokračujícím v plavbě na moři:

☒ a) ~~☒ i)~~ které nevyhoví podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoli členského státu nebo

☒ b) ~~☒ ii)~~ které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že se nedostaví do stanovené opravárenské loděnice.

~~byl odepřen přístup do každého přístavu Společenství,~~ ☒ Toto odepření se zachová, ☒ dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

5. Za okolností uvedených v odst. 4 ☒ písm. a) ~~☒ bodě i)~~ je příslušný orgán členského státu, kde byly zjištěny závady, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 ☒ písm. b) ~~☒ bodě ii)~~ je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu může členský stát vyžádat poradu se správou vlajky dané lodi.

6. ~~Bez ohledu na~~ ☒ Odchylně od ~~☒ odstavce~~ 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu v případě působení vyšší moci nebo překročení bezpečnostních opatření nebo v zájmu snížení nebezpečí znečišťování nebo v zájmu nápravy závad 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.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)  
⇒ nový

Článek 16 ~~12~~

**Odbornost inspektorů**

1. Inspekce provádějí pouze inspektoři, kteří splňují kritéria kvalifikace předepsaná v příloze XII ~~VII~~ ⇒ a které příslušný orgán oprávnil k provádění státní přístavní inspekce ⇐.
2. Nemá-li příslušný orgán státu přístavu požadovanou odbornou způsobilost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoli osoba disponující požadovanou odborností.
3. ⇒ Příslušný orgán, ⇐ inspektoři provádějící státní přístavní inspekci a osoby, které jsou jim nápomocny, nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v přístavu inspekce, ani na lodi podrobované inspekci, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která vydává zákonná ~~osvědčení~~ a ~~klasifikační~~ osvědčení o klasifikační třídě nebo která provádí šetření nezbytná pro vydání těchto osvědčení lodím, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.
4. Každý inspektor se prokazuje osobním dokladem ve formě průkazu vydaného příslušným orgánem v souladu ⇒ se směrnicí Komise 96/40/ES<sup>13</sup> ⇐ ~~s vnitrostátními právními předpisy, který uvádí, že je inspektorem oprávněným provádět inspekce.~~

---

↓ 95/21/ES

~~Společný vzor pro tento průkaz bude stanoven postupem podle článku 19.~~

---

↓ nový

5. Členské státy zajistí, aby byly ověřeny schopnosti inspektorů a přezkoušeny jejich znalosti, jak je uvedeno v příloze XII, než je jim uděleno oprávnění k provádění inspekci a poté každých pět let.
6. Členské státy zajistí, že jsou inspektoři náležitě odborně připraveni, pokud jde o změny režimu státní přístavní inspekce, jak stanoví tato směrnice a změny úmluv.
7. Komise ve spolupráci se členskými státy vypracuje a prosazuje harmonizovaný režim Společenství pro kvalifikaci a odborné vzdělávání inspektorů.

---

<sup>13</sup> Úř. věst. L 196 , 7.8.1996, s. 8.

Článek 17

**Zprávy lodivodů a přístavních orgánů**

1. ⇒ Členské státy přijmou vhodná opatření, aby zajistily, že jejich lodivodi, kteří doprovázejí lodě do přístavů nebo z přístavů nebo kteří působí na lodích připlouvajících do přístavu nebo při tranzitu v členském státě ~~↳ Lodivodi členských států, kteří doprovázejí lodě do přístavů nebo z přístavů nebo kteří působí na lodích připlouvajících do přístavu v členském státě,~~ neprodleně informují příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvědí o závadách, které mohou být na újmu bezpečné plavbě lodě nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány při výkonu svých běžných povinností dozvědí, že loď v jejich přístavu má závady, které mohou být na újmu bezpečnosti lodě nebo které představují nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán daného přístavního státu.

↓ nový

3. Členské státy vyžadují, aby lodivodi a přístavní orgány používali vzorovou zprávu uvedenou v příloze XIII nebo rovnocenný vzor zprávy, a to v elektronické podobě, kdykoli je to možné.

Členské státy zajistí, že jsou učiněna náležitá návazná opatření, pokud jde o závady oznámené lodivody či přístavními orgány.

Členské státy zašlou Komisi každoročně zprávu o provádění odstavců 1 a 2 včetně podrobností o návazných opatřeních, pokud jde o závady oznámené lodivody či přístavními orgány.

Článek 18

**Spolupráce**

1. Každý členský stát zajistí, že přístavní orgány a další náležité orgány nebo subjekty poskytnou příslušnému orgánu odpovědnému za státní přístavní inspekci následující typy informací, které mají: ~~↳ spolupráci mezi svým příslušným orgánem, svými přístavními orgány a ostatními orgány nebo obchodními organizacemi tak, aby jeho příslušný orgán mohl získat veškeré užitečné informace o lodích připlouvajících do jeho přístavů.~~

⇒ – informace oznámené v souladu s přílohou III; ⇐

⇒ – informace o lodích, které nesplňují požadavky na oznámení v souladu s touto směrnicí a směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2000/59<sup>14</sup> a 2002/59/ES<sup>15</sup> a případně s nařízením (ES) č. 725/2004; ⇐

⇒ – informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují články 7 či 10 směrnice 2000/59/ES; ⇐

⇒ – informace o lodích, jimž byl odepřen přístup či které byly z důvodu bezpečnosti vykázány z přístavu. ⇐

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 11  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

2. Členské státy uplatňují předpisy o výměně informací a spolupráci mezi jejich příslušným orgánem a příslušnými orgány všech ostatních členských států a udržují zřízené operativní spojení mezi svým příslušným orgánem, Komisí a ☒ inspekční databázi. ☒ ~~informačním systémem Sirenae zřízeným v Saint-Malo ve Francii.~~

⇒ Členské státy přijmou všechna náležitá opatření, aby zajistily aktualizaci inspekční databáze s ohledem na požadavky plynoucí z této směrnice. ⇐

Za účelem provádění inspekcí ~~uvedených v čl. 5 odst. 2 a v článku 7~~ konzultují inspektoři veřejné i soukromé databáze týkající se inspekci lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému EQUASIS.

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)  
⇒ nový

3. ⇒ Členské státy přijmou všechna vhodná opatření, aby zajistily, že jsou informace o inspekcích neprodleně převedeny do inspekční databáze. ⇐

Informacemi podle ☒ tohoto ☒ odstavce ~~2~~ jsou informace, které jsou předepsány v přílohách ~~ze~~ ⇒ X a XIV a ve všech dalších informacích týkajících se výběru lodě v souladu s čl. 5 odst. 4. ⇐

<sup>14</sup> Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

<sup>15</sup> Úř. věst. L 208, 5.2.2002, s. 10.

---

↓ 1999/97/ES čl. 1 odst. 2  
(přízpůsobený)

Článek ~~19~~ ~~15~~

## ~~19~~ Zveřejnění ~~15~~ informací

---

↓ 1999/97/ES čl. 1 odst. 2  
⇒ nový

1. Příslušný orgán každého členského státu učiní opatření nezbytná k tomu, aby ~~zajistil zveřejnění informací týkajících se inspekcí, zadržení a odepření přístupu v souladu s přílohou XIV. alespoň každý měsíc byly zveřejňovány informace uvedené v příloze VIII části I, které se týkají zadržených lodí nebo lodí, kterým byl odepřen přístup do přístavu členského státu v průběhu předchozího měsíce.~~ ⇒ zajistil

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 12

~~2. Informace uvedené v příloze VIII částech I a II a informace o změnách, pozastavení a odnětí klasifikační třídy uvedené v čl. 15 odst. 3 směrnice 94/57/ES musejí být dostupné v systému Sirenac. Jsou zveřejňovány prostřednictvím informačního systému EQUASIS co nejdříve po ukončení inspekce nebo po zrušení zadržení.~~

↓ 1999/97/ES čl. 1 odst. 2

~~3. Členské státy a Komise spolupracují s cílem zavést vhodná technická opatření podle odstavce 2.~~

~~4. Informační systém Sirenac je podle potřeby měněn s cílem splnit uvedené požadavky.~~

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 13  
(přízpůsobený)

~~2.~~ ~~5.~~ Tímto článkem nejsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy o odpovědnosti.

---

↓ nový

## Článek 20

### Černá listina týkající se výkonu provozovatelů lodí a společností

Komise každoročně vypracuje a zveřejní černou listinu, v níž bude uveden výkon provozovatelů lodí a společností v souladu s postupy a kritérii stanovenými v příloze XV.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

## Článek ~~20~~ 21 ~~20~~

### Náhrada nákladů

1. Pokud inspekce podle článků ~~7~~ 7 a 8 ~~6 a 7~~ potvrdí nebo objeví závady týkající se požadavků úmluvy a opodstatňující zadržení lodě, hradí všechny náklady běžného účetního období týkající se inspekce majitel lodě nebo provozovatel nebo jeho zástupce ve státu přístavu.
2. Všechny náklady související s inspekcemi provedenými příslušnými orgány členského státu podle ~~čl. 15 odst. 4 a článku 10~~ čl. 15 odst. 4 a článku 10 ~~čl. 11 odst. 4~~ hradí majitel nebo provozovatel lodě.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 14  
(přizpůsobený)

~~3. 2a.~~ V případě zadržení ~~lodě~~ lodě ~~plavidla kvůli závadám nebo chybějícím~~ ~~platným osvědčením stanoveným v článku 9 a v příloze VI~~ nese všechny náklady týkající se zadržení v přístavu majitel nebo provozovatel lodě.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

~~4. 3.~~ Zadržení nesmí být zrušeno, dokud nebyla provedena úplná platba nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka náhrady nákladů.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 15  
(přizpůsobený)

Článek ~~22~~ ~~17~~

### Údaje k dohledu nad prováděním

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 15  
(přizpůsobený)

Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v příloze ~~XVI~~ ~~X~~ ve lhůtách stanovených v uvedené příloze.

---

↓ nový

Členské státy přijmou všechna vhodná opatření, aby zajistily, že má Komise plný a neomezený přístup ke všem údajům spravovaným inspekční databází uvedenou v čl. 18 odst. 2.

### Článek 23

#### Sledování souladu a výkonu členských států

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

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 15  
(přizpůsobený)

Článek ~~24~~ ~~18~~

### Výbor

---

↓ 2002/84/ES čl. 4 odst. 2  
(přizpůsobený)

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002<sup>16</sup> ~~ze dne 5.~~

---

<sup>16</sup> Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS).

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 15

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Lhůta uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES se stanoví na tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

Článek ~~25~~ ~~19~~

### Postup při provádění změn

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 16  
(přizpůsobený)

Tato směrnice může být změněna, aniž by byla rozšířena její oblast působnosti, postupem podle ~~25~~ uvedeným ~~19~~ v čl. ~~25~~ 24 odst. 2 ~~19~~ 18 odst. 2 s cílem:

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 16  
⇒ nový

a) upravit povinnosti, které jsou uvedeny v článku 5, (kromě čísla 25 % uvedeného v odstavci 1 zmíněného článku) a ⇒ v člancích 5 až 17 a 19 až 22 ⇐ a v přílohách, na které uvedené články odkazují, na základě zkušeností získaných při provádění této směrnice a s ohledem na vývoj Pařížského memoranda;

↓ 95/21/ES  
⇒ nový

b) upravit přílohy za účelem jejich přizpůsobení změnám v ⇒ právních předpisech Společenství o námořní bezpečnosti, ⇐ úmluvách, protokolech, předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních organizací a v Pařížském memorandu, které vstoupily v platnost;

---

↓ 2002/84/ES čl. 4 odst. 3 písm. a  
⇒ nový

c) ⇒ změnit definice uvedené v seznamu mezinárodních smluv a ⇐ aktualizovat seznam mezinárodních smluv, které jsou významné pro účely této směrnice, uvedený v článku 2 odst. 1.

---

↓ 2002/84/ES čl. 4 odst. 3  
písm. b)

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v článku 2 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti této směrnice na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

---

↓ nový

## Článek 26

### *Začlenění nového inspekčního režimu do právních předpisů Společenství*

Lze přijmout dodatečná opatření v souladu s postupy podle čl. 24 odst. 2 s cílem:

- stanovit hodnoty přiřazené ke každému rizikovému parametru; výkonu státu vlajky, složkám souvisejícím s klasifikačními společnostmi a výkonům společností by měly být přiřazeny vyšší hodnoty než jiným kritériím;
- určit kombinaci rizikových parametrů odpovídajících jednotlivým úrovním rizikového profilu lodě;
- vyvinout kritéria a postupy související s typem a rozsahem inspekcí;
- vyvinout zásady a způsoby související s inspekčními závazky členských států.

Komise každoročně přezkoumává provádění rizikových parametrů lodě a případně činí návrh postupem podle čl. 24 odst. 2 s cílem upravit parametry s ohledem na získané zkušenosti či politické cíle, jichž má být dosaženo.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 17  
(přizpůsobený)

Článek ~~27~~ ~~19a~~

### **Sankce**

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

---

↓ 2001/106/ES článek 3  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

Článek 28

### **Přezkum**

Komise vyhodnotí uplatňování této směrnice nejpozději do ⇒ 18 měsíců po uplynutí lhůty pro provedení této směrnice. ⇒ ~~22. července 2006~~. Přezkum zahrne mimo jiné i počet inspektorů státní příslušnické inspekce v každém členském státě a počet provedených inspekcí, včetně povinných rozšířených inspekcí.

Závěry tohoto hodnocení sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a na jeho základě rozhodne, zda je nutné navrhnout změnu této směrnice nebo další právní předpisy v této oblasti.



Článek 29

### **Provádění a oznamování**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články [...] a body [...] přílohy [...] [články nebo jejich části a body přílohy I, které byly podstatně změněny v porovnání k předchozí směrnici] nejpozději do 18 měsíců od data stanoveného v článku 31. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.
2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy na směrnici [směrnice] zrušenou [zrušené] touto směrnicí, které se vyskytují ve stávajících právních a správních předpisech, se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů přijatých v oblasti působnosti této směrnice.

4. Dále Komise pravidelně informuje Evropský parlament a Radu o pokroku při provádění této směrnice v členských státech.

### *Článek 30*

#### **Zrušení**

Směrnice 95/21/ES, ve znění směrnic uvedených v části A přílohy XVII, se zrušuje s účinností od [datum vstupu přepracované směrnice v platnost], aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XVII do vnitrostátního práva.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici a musí být vykládány v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze XVIII.

### *Článek 31*

#### *Vstup v platnost*

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

Články [...] a body [...] přílohy [...] [články nebo jejich části a body přílohy I, které byly podstatně změněny v porovnání k předchozí směrnici] se použijí ode dne [den vstupu v platnost přepracované směrnice].

### *Článek 32*

#### *Adresáti*

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament*  
[předseda/předsedkyně]  
[...]

*Za Radu*  
[předseda/předsedkyně]  
[...]

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 1 (přízpůsobený)

## PŘÍLOHA I

### ☒ VÝBĚR ☒ LODÍ URČENÉ K PŘEDNOSTNÍ INSPEKCI

(podle čl. 5 odst. 4)

---

↓ nový

#### **A. Inspekční závazky**

1. Příslušný orgán zajistí, aby kromě lodě, která byla vybrána pro rozšířenou inspekci, byly inspekce prováděny na každé lodi v přístavu či kotvišti, která má cílový faktor v inspekční databázi vyšší než 50, pokud od poslední inspekce provedené členským státem nebo signatářským státem Pařížského memoranda uplynul alespoň jeden měsíc.

2. Při výběru jiných lodí k provedení inspekce určují příslušné orgány pořadí takto:

- a) jako první jsou vybrány k provedení inspekce lodě uvedené v části B.I této přílohy, bez ohledu na jejich cílový faktor,
- b) lodě uvedené v části B.II se vybírají v sestupném pořadí v závislosti na pořadí podle rozsahu hodnoty jejich cílového faktoru uvedené v inspekční databázi, pokud od poslední inspekce provedené v přístavu či kotvišti v členském státě Evropské unie či v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, uplynula doba delší než jeden měsíc.

3. Členské státy se zdrží inspekce lodí, jejichž inspekci vykonal během předchozích šesti měsíců již některý členský stát Evropské unie nebo stát v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, pokud:

- a) loď, kromě lodí určené pro rozšířenou inspekci, má cílový faktor nižší než 7,
- b) loď nemá hlavní přednost podle části B.1,
- c) při předchozí inspekci nebyly hlášeny žádné závady,
- d) neexistuje žádný zřejmý důvod pro provedení inspekce,
- e) se na danou loď nevztahuje odst. 2 písm. a).

4. Prohlídka provedená u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel v souladu se směrnicí Rady 1999/35/ES<sup>1</sup> se nepovažuje za podrobnější než rozšířená

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

inspekce, jak je to vhodné, a je tak zaznamenána v inspekční databázi. Při závadách, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví či životní prostředí, se loď zadrží v souladu s článkem 13.

## B. LODĚ URČENÉ K PŘEDNOSTÍ INSPEKCI

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha odst. 1 (přízpůsobený)  
⇒ nový

### ☒ B. ☒ I. HLAVNÍ KRITÉRIA

Bez ohledu na hodnotu cílového kritéria mají následující lodě hlavní přednost při inspekci:

1. Lodě, o nichž lodivodi nebo přístavní orgány hlásí, že mají závady, které mohou být na újmu bezpečné plavbě ~~(v souladu se směrnicí 93/75/EHS<sup>2</sup> a článkem 13 této směrnice)~~ ☒ nebo mohou ohrozit životní prostředí podle článku 17 této směrnice. ☒

⇒ 2. Lodě, které nesplnily ~~povinnosti stanovené směrnicí Rady 93/75/EHS~~ ⇒ patřičné požadavky na oznámení uvedené v článku 6 této směrnice, ve směrnici 2000/59/ES, směrnici 2002/59/ES a případně v nařízení (ES) 725/2004. ⇐

3. Lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaného jiným členským státem.

↓ nový

4. Lodě, které členský stát nahlásí, neboť nejsou v souladu s Doporučením pro navigaci přístupovými cestami do Baltského moře (Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea) uvedeným v přílohách usnesení IMO MSC.138(76).

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha odst. 1 (přízpůsobený)  
→<sub>1</sub> 1999/97/ES čl. 1 odst. 3 a příloha odst. 1 písm. a)  
⇒ nový

5. 4. Lodě, jichž se týká Zpráva nebo stížnost podaná velitelem loď, členem posádky nebo kteroukoliv jinou osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu loď, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou. ~~Totožnost osoby podávající zprávu nebo stížnost nesmí být veliteli loď nebo majiteli dané lodi prozrazena.~~

<sup>2</sup> Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19.

6. 5 Lodě, které:

- a) na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu;
- b) byly obviněny z porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod;
- c) manévrovaly nevypočitatelným nebo nebezpečným způsobem, přičemž nebyla dodržována opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo nebyly dodržovány bezpečné provozní předpisy a postupy; nebo
- d) byly jinak provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.

7. 6 Lodě, kterým byla ~~v průběhu předchozích šesti měsíců~~ ⇨ od poslední inspekce v Evropské unii či v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, ⇨ z bezpečnostních důvodů pozastavena →<sub>1</sub> či odebrána ← jejich klasifikace.

↓ nový

8. Lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo odebráno v souladu s článkem 9 směrnice XX/XX, kterou se stanoví o společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 19  
(přizpůsobený)  
⇨ nový

## ☒ B. ☒ II. CELKOVÝ CÍLOVÝ FAKTOR

⇨ Příslušný orgán vybírá níže uvedené lodě v sestupném pořadí v závislosti na pořadí podle priority vycházející z rozsahů hodnot jejich cílového faktoru uvedených v inspekční databázi. ⇨ ~~Za prioritní se považuje provedení inspekce těchto lodí.~~

1. Lodě vplouvající do přístavu členského státu poprvé nebo po nepřítomnosti 12 měsíců a více. Při uplatňování těchto kritérií přihlížejí členské státy rovněž k inspekcím, které byly provedeny členy Pařížského memoranda. Chybějí-li vhodné údaje pro tento účel, spoléhají se členské státy na dostupné údaje ☒ v inspekční databázi ☒ systému Sirenae-E a provádějí inspekci pouze těch lodí, které nejsou ☒ v inspekční databázi uvedeny. ☒ registrovány v databázi Sirenae-E od jejího zřízení dne 1. ledna 1993.
2. Lodě, které nebyly během předchozích šesti měsíců podrobeny inspekci v žádném členském státě.

3. Lodě, jejichž statutární osvědčení o konstrukci a vybavení lodě, vydaná v souladu s úmluvami, a ~~klasifikační~~ osvědčení ☒ o klasifikační třídě ☒ byla vydána organizacemi, které nejsou uznány podle podmínek stanovených [směrnicí Rady 94/57/ES].
4. Lodě plující pod vlajkou státu ☒, jehož míra zadržených lodí, vypočtená za poslední tři kalendářní roky, kdy byly prováděny inspekce zaznamenané v inspekční databázi, spadá do ☒ ~~uvedeného na~~ černé listiny ~~zveřejněné~~ ☒ definované ☒ ve výroční zprávě Pařížského memoranda.
5. Lodě, kterým bylo povoleno opustit přístav ☒ či kotviště ☒ členského státu za určitých podmínek, například:
  - a) závady, které mají být odstraněny před vyplutím;
  - b) závady, které mají být odstraněny v nejbližším přístavu, do kterého loď směřuje;
  - c) závady, které mají být odstraněny do 14 dnů;
  - d) závady, pro které byly stanoveny jiné podmínky.

Jestliže byla k určité lodi přijata opatření a všechny závady byly odstraněny, přihlédně se k tomu.
6. Lodě, u nichž byly zaznamenány závady během předchozí inspekce, podle počtu závad.
7. Lodě zadržené v předchozím přístavu ☒ či kotvišti ☒.
8. Lodě plující pod vlajkou země, která neratifikovala všechny příslušné mezinárodní úmluvy uvedené v článku 2 této směrnice.
9. Lodě klasifikované klasifikačními ☒ společnostmi, o nichž popis uvádí, že mají výkon na „nízké“ či „velmi nízké úrovni“ podle tabulky „míry zadržení v období tří let na jednu klasifikační společnost“ („three-year detention rates per Classification Society“) zveřejněné Pařížským memorandem. ☒ ~~společností s nadprůměrně vysokým koeficientem závad.~~

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 19  
(přizpůsobený)  
☒ nový

- ~~10.~~ Lodě patřící do kategorií uvedených v ☒ příloze VIII oddílu B ☒ ~~příloze V oddílu A.~~
- ~~11.~~ Lodě starší než 13 let.

~~Při určování pořadí důležitosti inspekce výše uvedených lodí přihlíží příslušný orgán k celkovému cílovému faktoru uvedenému v databázi informačního systému Sirenac, a to podle přílohy I oddílu I Pařížského memoranda. Body 5, 6 a 7 se vztahují jen na inspekce provedené~~

~~během posledních 12 měsíců. Celkový cílový faktor nesmí být nižší než úhrn hodnot stanovených pro lodě uvedené pod body 3, 4, 8, 9, 10 a 11.~~

Pro účely ☒ čl. 8 odst. 3 ☒ ~~čl. 7 odst. 4~~ však nesmí celkový cílový faktor brát v úvahu bod 10."

⇒ Pro účely bodů 4 a 9 vstoupí seznamy definované Pařížským memorandem v platnost 1. července každého roku následujícího po kalendářním roce, z něž vycházejí statistiky. ⇐

**PŘÍLOHA II****Hlavní složky režimu státní přístavní inspekce Společenství,  
(podle čl. 5 odst. 2)**

Do režimu státní přístavní inspekce Společenství budou zahrnuty tyto složky:

**I. RIZIKOVÝ PROFIL LODĚ**

Rizikový profil lodě se určí na základě kombinace těchto parametrů:

**a) Typ lodě**

Osobní lodě, ropné tankery a tankery na chemikálie, lodě přepravující plyn a lodě přepravující hromadné náklady se považují za lodě představující vyšší riziko.

**b) Stáří lodě**

Starší lodě se považují za lodě představující vyšší riziko.

**c) Výkon státu vlajky**

- i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení v EU a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení v EU a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě plující pod vlajkou státu, v němž byl proveden nezávislý audit v souladu s kodexem pro provedení povinných nástrojů IMO, který prokázal soulad s patřičnými nástroji, se považují za lodě představující nižší riziko.

**d) Uznané organizace**

- i) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací, které mají nízký či velmi nízký výkon, pokud jde o míry zadržení v EU a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací, které mají vysoký výkon, pokud jde o míry zadržení v EU a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující nižší riziko.
- iii) Lodě s osvědčeními vydanými organizacemi podle podmínek směrnice Rady 94/57/ES se považují za lodě představující nižší riziko.

e) Výkon společnosti

- i) Lodě patřící společnosti s nízkým či velmi nízkým výkonem určeným podle počtu závad na jejích lodích a míry zadržení lodí v Evropské unii a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě patřící společnosti s vysokým výkonem určeným podle počtu závad na jejích lodích a míry zadržení lodí v Evropské unii a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, se považují za lodě představující nižší riziko.

f) Historie inspekcí v Evropské unii a v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum

- i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.
- ii) Lodě, které nebyly během předcházejících 36 měsíců zadrženy či měly pouze málo závad, se považují za lodě představující nižší riziko.

Rizikové parametry uvedené v prvním pododstavci se zkombinují, aby se určily tyto rizikové profily lodě:

- vysoké riziko
- standardní riziko
- nízké riziko

Při určování těchto rizikových profilů bude kladen důraz na parametry pro výkon státu vlajky, uznaných subjektů a pro výkon společnosti.

**II –INSPEKCE LODÍ**

Lodi, které připlouvají do přístavů Společenství, jsou podrobovány pravidelným inspekcím a také dodatečným inspekcím, pokud se objeví neočekávané faktory.

**1. Pravidelné inspekce**

Intervaly mezi pravidelnými inspekcemi se určí podle rizikového profilu lodí. Interval mezi pravidelnými inspekcemi u vysoce rizikových lodí nepřekročí 6 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 Evropské unie nebo v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, během posledních 6 měsíců. Vysoce rizikové lodi budou způsobilé pro inspekci od pátého měsíce.
- každé lodi se standardním rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu Evropské unie nebo v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, během posledních 12 měsíců. Standardně rizikové lodi budou způsobilé pro inspekci od desátého měsíce.
- každé lodi s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci v přístavu Evropské unie nebo v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, během posledních 36 měsíců. Lodi představující nízké riziko budou způsobilé pro inspekci od dvacátého čtvrtého měsíce.

## **2. Dodatečné inspekce**

Lodě, jichž se týkají následující neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na období, které uplynulo od jejich poslední pravidelné inspekce.

- Lodě, kterým byla od poslední inspekce v Evropské unii či v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána jejich klasifikace.
- Lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce v Evropské unii či v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum, odebráno.
- Lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaného jiným členským státem.
- Lodě, které nelze nalézt v inspekční databázi.
- Lodě, které:
  - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu;
  - byly obviněny z porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod, nebo
  - manévrovaly nevypočitatelným nebo nebezpečným způsobem, přičemž nebyla dodržována opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo nebyly dodržovány bezpečné provozní předpisy a postupy,
  - byly jinak provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, nebo
  - nedodržely doporučení pro navigaci přijatá organizací IMO.

- Lodě, o nichž lodivodi nebo přístavní orgány hlásí, že mají závady, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou ohrozit životní prostředí podle článku 17 této směrnice.
- Lodě, které nesplnily patřičné požadavky na oznámení uvedené v článku 6 této směrnice, ve směrnici 2000/59/ES, směrnici 2002/59/ES a případně v nařízení (ES) č. 725/2004.
- Lodě, jichž se týká zpráva nebo stížnost podaná velitelem lodě, členem posádky nebo kteroukoliv jinou osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud daný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou.
- Lodě, které byly zadrženy více než před třemi měsíci.
- Lodě, u nichž byly nahlášeny důležité závady.
- 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.

### **3. Rozsah inspekcí**

Pravidelné i dodatečné inspekce zahrnují přezkoumání předem určených oblastí každé lodi, které se liší podle typu lodí, typu inspekce a zjištění během předchozích státních přístavních inspekcí. Pravidelné inspekce vysoce rizikových lodí či lodí představujících vyšší riziko v důsledku stáří a opětovné inspekce lodí, jimž byl vydán příkaz k odepření přístupu v souladu s přílohou XII budou podrobnější.

Inspekční databáze uvádí složky s cílem určit rizikové oblasti, které mají být při každé inspekci zkontrolovány.

### **III – INSPEKČNÍ ZÁVAZKY ČLENSKÝCH STÁTŮ**

Členské státy rovnocenně přispívají k cíli, kterým je podrobit všechny způsobilé lodě připlouvající do přístavů EU inspekcím.

Členské státy provádějí podíl z celkového počtu inspekcí požadovaných v oblasti, na kterou se vztahuje Pařížské memorandum. Tento podíl vychází z počtu jednotlivých lodí připlouvajících do přístavů příslušného členského státu v poměru k celkovému počtu jednotlivých lodí připlouvajících do všech členských států.

Soulad členských států s výše uvedeným cílem se navíc hodnotí s ohledem na počet zmeškaných pravidelných inspekcí.

Případně bude vypracován mechanismus pro spravedlivé sdílení inspekcí mezi jednotlivými členskými státy.

### **PŘÍLOHA III**

#### **Oznamování**

#### **(podle článku 6)**

1. Provozovatel, zástupce či velitel loď, která je způsobilá pro rozšířenou inspekci v souladu s čl. 8 odst. 1 a která připlouvá do přístavu nebo ke kotvišti ve členském státě, oznámí přístavnímu orgánu či orgánu nebo subjektu k tomuto účelu určenému, a to alespoň tři dny před očekávaným příjezdem do přístavu nebo kotviště nebo před opuštěním předchozího přístavu nebo kotviště, pokud se očekává, že plavba nepotrvá déle než tři dny, níže uvedené informace:

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
- b) plánovaná doba trvání postoje v přístavu;
- c) u tankerů:
  - i. sestava: jednoduchý trup, jednoduchý trup s oddělenými zátěžovými nádržemi, dvojitý trup,
  - ii. stav nákladních a zátěžových nádrží: plné, prázdné, inertní,
  - iii. objem a povaha nákladu;
- d) plánované práce v přístavu či kotvišti určení (nakládka, vykládka, jiné);
- e) plánované statutární prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské práce, které mají být vykonány během postoje loď v přístavu či kotvišti určení;
- f) datum poslední rozšířené inspekce provedené v rámci Pařížského memoranda.

2. Provozovatelé, zástupci či velitelé ostatních lodí, které připlouvají do přístavu ve členském státě, oznámí příjezd v souladu s článkem 4 směrnice 2002/59/ES.

3. Po přijetí výše uvedených informací předá náležitý přístavní orgán či subjekt tyto informace příslušnému orgánu odpovědnému za státní přístavní inspekci. Kdykoli to bude možné, využijí se elektronické prostředky.

4. Postupy a formáty vypracované členskými státy pro účely této směrnice jsou v souladu s náležitými ustanoveními směrnice 2002/59/ES týkajícími se oznamování ze strany lodí.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

**PŘÍLOHA IV H**

**SEZNAM OSVĚDČENÍ A DOKUMENTŮ**

( podle čl. 76 odst. 1)

---

↓ 95/21/ES

1. Mezinárodní výměrný list (1969).
  2.
    - Bezpečnostní osvědčení osobní lodě;
    - Osvědčení o bezpečné konstrukci nákladní lodě;
    - Osvědčení o bezpečnostním vybavení nákladní lodě;
    - Osvědčení o bezpečnostním radiotelefonním vybavení nákladní lodě;
    - Osvědčení o bezpečnostním radiotelefonním vybavení nákladní lodě,
    - Osvědčení o bezpečnostním rádiovém vybavení nákladní lodě;
- 

↓ 1999/97/ES čl. 1 odst. 4  
písm. a)

- Osvědčení o udělení výjimky, případně včetně seznamu nákladu;
- 

↓ 95/21/ES

- Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě.
- 

↓ nový

3. Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC).
4. Záznam o trvalém přehledu (Continuous Synopsis Record).

---

↓ 95/21/ES

5. ~~3.~~ Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů;
- Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů.
6. ~~4.~~ Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií;
- Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií.
7. ~~5.~~ Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty.
8. ~~6.~~ Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek.
9. ~~7.~~ Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966);
- Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky.
10. ~~8.~~ Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I a II.
11. ~~9.~~ Kniha záznamů o nákladu.
- 

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 20  
písm. a)  
⇒ nový

12. ~~10.~~ Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou.
13. ~~10a.~~ Osvědčení ⇒ nebo jiné dokumenty ⇐ vydané v souladu s úmluvou STCW.
- 

↓ 95/21/ES

14. ~~11.~~ Lékařská osvědčení (viz Úmluvu Mezinárodní organizace práce č. 73 o lékařských vyšetřeních námořníků).
- 

↓ nový

15. Tabulka úprav pracovního režimu na palubě (Úmluva Mezinárodní organizace práce č. 180 a STCW 95).
16. Záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků (Úmluva Mezinárodní organizace práce č. 180).

---

↓ 95/21/ES

17. ~~12.~~ Informace o stabilitě.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 2.1

18. ~~13.~~ Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s Mezinárodní úmluvou o řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS, kapitola IX).

---

↓ 95/21/ES

⇒ nový

19. ~~14.~~ Osvědčení o síle lodního trupu a o strojním zařízení vydaná příslušnou ⇒ **uznanou** organizací ⇐ ~~klasifikační společnost~~ (vyžadováno pouze, je-li loď klasifikována ⇒ **uznanou organizací** ⇐ ~~klasifikační společnost~~).

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 2.2

⇒ nový

20. ~~15.~~ Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci.

21. ~~16.~~ Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo.

22. ~~17.~~ Zvláštní seznam nebo prohlášení o nebezpečných věcech nebo podrobný nákladový plán.

23. ~~18.~~ Lodní deník se zřetelem na záznamy zkoušek a cvičení ⇒ včetně bezpečnostních cvičení ⇐ a kniha pro zápis inspekcí a údržby záchranných prostředků a zařízení a ⇒ **požárních prostředků a zařízení** ⇐.

24. ~~19.~~ Bezpečnostní osvědčení lodě pro zvláštní účely.

25. ~~20.~~ Bezpečnostní osvědčení pro mobilní mořské vrtací jednotky.

26. ~~21.~~ U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.

27. ~~22.~~ Poplachový rozpis, protipožární plán, a v případě osobní lodě plán kontroly poškození.

28. ~~23.~~ Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropou.

- ~~29. 24.~~ Archiv zpráv o prohlídkách (v případě lodí na přepravu hromadných nákladů a v případě tankových lodí).
- ~~30. 25.~~ Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
- ~~31. 26.~~ V případě osobních lodí typu ro-ro informace o maximálním podílu A/A.
- ~~32. 27.~~ Doklad o povolení pro přepravu obilí.
- ~~33. 28.~~ Příručka pro zabezpečení nákladu.

---

↓ 1999/97/ES čl. 1 odst. 4  
písm. b)

- ~~34. 29.~~ Plán likvidace odpadků a kniha záznamů o odpadcích.
- ~~35. 30.~~ Systém podkladů pro rozhodování velitelů osobních lodí.
- ~~36. 31.~~ Plán spolupráce SAR pro osobní lodě plující po pravidelných trasách.
- ~~37. 32.~~ Seznam provozních omezení pro osobní lodě.
- ~~38. 33.~~ Knížka pro přepravu volně loženého nákladu.
- ~~39. 34.~~ Plán nakládky a vykládky pro přepravce volně loženého nákladu.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 20  
písm. b)

- ~~40. 35.~~ Osvědčení o pojištění nebo jakákoli jiná finanční záruka za občanskoprávní odpovědnost za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami z roku 1992).

---

↓ nový

41. Osvědčení požadovaná podle směrnice 2006/XX/ES o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí.
42. Osvědčení požadované podle nařízení (ES) č. XXXX/2006 o odpovědnosti osobních dopravců při nehodě na moři a na vnitrozemských vodních cestách.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 3 (přízpůsobený)  
→<sub>1</sub> 2001/106/ES čl. 1 odst. 1

## **PŘÍLOHA ~~IX~~ V ~~XXII~~**

### **PŘÍKLADY „ZŘEJMÝCH DŮVODŮ“ PRO PODROBNOU INSPEKCI**

(podle čl. ~~76~~ odst. 3)

1. Lodě uvedené v příloze I, části B.I a části B.II, bodech II-3, II-4, II-5b, II-5c →<sub>1</sub> a II-8 ← .
2. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.
3. Během zkoumání osvědčení a ostatní dokumentace (~~viz čl. 6 odst. 1 písm. a) a odst. 2~~) byly objeveny nepřesnosti.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 3 (přízpůsobený)

4. Vyskytly se známky, že členové posádky nejsou schopni splnit požadavky ~~IX~~ týkající se dorozumívání na lodi podle ~~IX~~ článku ~~IX~~ 17 ~~IX~~ a směrnice ~~IX~~ Evropského parlamentu a Rady 2001/25/ES ~~IX~~ Rady 94/58/ES ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků<sup>1</sup>.

---

↓ nový

5. Průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo držitel průkazu způsobilosti není osoba, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
6. Velitel, důstojník či řadový námořník na lodi má v držení průkaz způsobilosti vydaný zemí, která neratifikovala úmluvu STCW.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 3

- ~~7. 5~~ Vyskytly se známky, že náklad a další provoz nejsou bezpečné nebo nejsou v souladu s hlavními směry IMO, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních nádrží je nad předepsanou maximální úrovní.
- ~~8. 6~~ Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o kontrole vypouštění ropy a o kontrolních systémech za poslední cestu se zátěží.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 136, 18.5.2001, s. 17.

9. ~~7.~~ Chybí aktualizovaný poplachový rozpis nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění lodě.
10. ~~8.~~ Po vyslání falešných nouzových signálů nenásleduje odpovídající postup pro jejich zrušení.
11. ~~9.~~ Chybí základní vybavení nebo zařízení vyžadované úmluvami.
12. ~~10.~~ Nepřiměřeně nehygienické podmínky na palubě lodi.
13. ~~11.~~ Obecný dojem a výsledky zkoumání inspektora umožňují shledat, že existují závažná poškození nebo závady lodního trupu nebo lodní konstrukce, které mohou ohrožovat konstrukční nebo vodotěsnou neporušenost lodě nebo její schopnost vzdorovat počasí.
14. ~~12.~~ Informace nebo doklad o tom, že velitel nebo posádka nejsou obeznámeni se zásadními činnostmi lodě vztahujícími se k bezpečnosti lodě nebo zabránění znečištění, nebo že tyto činnosti nejsou prováděny.

---

↓ nový

15. Chybějící tabulka úprav pracovního režimu na palubě a chybějící záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků.

---

|                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------|
| ↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha<br>odst. 4 (přizpůsobený)<br>⇒ nový |
|------------------------------------------------------------------------|

**PŘÍLOHA ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV**

**POSTUPY PŘI KONTROLE LODÍ**

(podle čl. ~~76~~ odst. 5)

1. Zásady bezpečného obsazení lodě posádkou [rezoluce IMO ~~IX~~ A.890(21) v platném znění. ~~IX A.481 (XII)] a těchto příloh: dokument o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou (příloha 1) a hlavní směry pro uplatňování zásad bezpečného obsazení lodě posádkou (příloha 2).~~
2. Ustanovení Mezinárodního předpisu o námořní přepravě nebezpečných věcí.
3. Publikace Mezinárodní organizace práce (MOP): „Inspekce pracovních podmínek na lodi: pokyny pro postupy“.
4. „Postupy státní přístavní inspekce“, příloha I Pařížského memoranda a ⇒ náležité pokyny vydané v rámci Pařížského memoranda ⇐ .

---

|        |
|--------|
| ↓ nový |
|--------|

5. Rezoluce IMO MSC.159(78) (přijata dne 21. května 2004) „Prozatímní pokyny pro kontrolní opatření a opatření pro shodu na posílení námořní bezpečnosti“.

**PŘÍLOHA VII****Postupy pro kontrolu bezpečnostních aspektů lodí**

(podle čl. 7 odst. 6)

**A. Před vstupem na palubu**

1. Tyto pokyny se vztahují pouze na lodě uvedené v čl. 3 odst. 1, čl. 3 odst. 2 a čl. 3 odst. 3 nařízení (ES) č. 725/2004, pokud neplují pod vlajkou státu, v němž se nachází přístav, v němž se provádějí inspekce.

2. Inspektoři by si měli být vědomi bezpečnostní úrovně přístavního zařízení, v němž má být loď podrobena inspekci.

3. Zprávy či stížnosti týkající se bezpečnosti, které inspektoři obdrží před vstupem na palubu, by měly být předány příslušnému orgánu námořní bezpečnosti<sup>1</sup>, který rozhodne o prioritách inspekce prováděné řádně oprávněným bezpečnostním úředníkem.

4. Velitel lodě rozhoduje o bezpečnosti lodě, není však oprávněn, aby odepíral přístup řádně oprávněnému inspektorovi, který provádí inspekci. Mohou nastat případy, kdy je povinností provést státní přístavní inspekci, avšak velitel lodi se pokouší z bezpečnostních důvodů inspekci omezit. Pokud to inspektor považuje za neodůvodněné, měl by konzultovat příslušný bezpečnostní orgán.

5. Inspektoři by si měli být vědomi, že na lodi s 3. bezpečnostní úrovní by zavedená bezpečnostní opatření mohla omezit rozsah „bezpečnostní“ státní přístavní inspekce.

Například nelze v plném rozsahu povolit cvičení na mimořádné situace. Rovněž mohou nastat okolnosti, za nichž příslušný bezpečnostní orgán omezí činnosti státní přístavní inspekce.

**B. Počáteční inspekce**

Během počáteční inspekce:

1. by si inspektor při příchodu k lodi, vstupu na palubu a při pohybu po lodi měl všimnout bezpečnostních aspektů definovaných v patřičných pokynech Pařížského memoranda a měl by přitom zohlednit bezpečnostní úroveň přístavu a lodě. Od inspektorů se nevyžaduje, aby kontrolovali bezpečnostní systém, měli by se zaměřit pouze na aspekty, které vyvstanou během jejich obvyklé činnosti na palubě.

2. by inspektor měl zkontrolovat, zda loď má mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) či prozatímní ISSC a že je toto osvědčení platné a bylo vydáno správním orgánem lodi, organizací oprávněnou tímto orgánem, či jiným státem na žádost správního orgánu.

<sup>1</sup> Orgán určený členským státem pro uplatňování bezpečnostních opatření.

3. by se inspektor měl dotázat velitele lodi, jaké bezpečnostní úrovni loď odpovídá, a potvrdit, zda je tato úroveň alespoň úrovní vyžadovanou přístavem.

4. by měl inspektor při kontrole ostatních dokumentů požadovat důkazy o tom, že jsou v pravidelných intervalech – alespoň každé tři měsíce, ale také po změnách v posádce, – prováděna bezpečnostní cvičení (kodex ISPS část A oddíl 13 a část B odstavce 13.6 a 13.7), a vyhledávat informace o jakémkoli cvičení, v němž byla loď zapojena.

5. by měl inspektor zkontrolovat záznamy z posledních deseti vplutí do přístavních zařízení, včetně rozhraní mezi lodí a přístavem či mezi dvěma loděmi, což by u každého rozhraní mělo zahrnovat:

- bezpečnostní úroveň, na níž se loď provozuje – jakákoli zvláštní či dodatečná přijatá bezpečnostní opatření,
- že byla zachována vhodná opatření pro bezpečnost lodě během všech činností mezi různými loděmi.

6. by měl inspektor posoudit, zda jsou hlavní členové posádky schopni se mezi sebou účinně dorozumívat.

#### C. Zřejmé důvody

1 Inspektor může určit zřejmé důvody pro další kontrolní bezpečnostní opatření během počáteční státní přístavní inspekce, např.:

1.1. ISSC není platné či vypršelo.

1.2. Loď je na nižší bezpečnostní úrovni než přístav.

1.3. Nebyla provedena cvičení týkající se bezpečnosti lodi.

1.4. Záznamy z alespoň posledních deseti rozhraní loď/přístav nebo loď/loď jsou neúplné.

1.5. Důkazy nebo pozorování, že spolu hlavní členové posádky nedokáží komunikovat.

1.6. Důkazy potvrzující, že v bezpečnostních režimech existují vážné závady.

1.7. Informace od třetích stran, např. zpráva či stížnost týkající se informací o bezpečnosti.

1.8. Loď má v držení následně vydané prozatímní Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) a podle odborného posudku inspektora je jedním z důvodů, proč loď či společnost o takové hodnocení žádá, že se chce vyhnout plnému dodržení úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI-2 a části A kodexu ISPS po uplynutí doby platnosti prozatímního osvědčení. Část A kodexu ISPS upřesňuje okolnosti, za nichž lze vydat prozatímní osvědčení.

2. Pokud jsou určeny zřejmé důvody, jak jsou popsány výše, inspektor neprodleně informuje příslušný bezpečnostní orgán (pokud inspektor není rovněž řádně oprávněným bezpečnostním úředníkem). Příslušný bezpečnostní orgán poté rozhodne, jaká další kontrolní

opatření jsou nezbytná, přičemž zohlední bezpečnostní úroveň v souladu s pravidlem 9 kapitoly XI úmluvy SOLAS.

3. Jiné zřejmé důvody, než jaké jsou uvedeny výše, jsou záležitostmi řádně oprávněného bezpečnostního úředníka.

#### D. Další kontrolní opatření

1. Pokud na palubě neexistuje platné Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC) či prozatímní ISSC, inspektor zadrží loď a uplatní postup pro zadržení uvedený v příloze XI této směrnice.

2. O všech dalších bezpečnostních opatřeních rozhodne příslušný bezpečnostní orgán. Ta jsou uvedena v úmluvě SOLAS 74 kapitole XI-2.

3. S výhradou použitelných požadavků právních předpisů Společenství, vnitrostátních právních předpisů a úprav může příslušný bezpečnostní orgán požadovat, aby inspektor provedl další ověření, než učiní rozhodnutí nebo dokud na loď nevstoupí řádně oprávněný bezpečnostní úředník.

Tato ověření se omezí na:

- a) ověření, že na palubě je bezpečnostní plán a lodní bezpečnostní důstojník (SSO).
- b) ověření, že velitel lodě i její zaměstnanci, zejména lodní bezpečnostní důstojník, důstojník ve službě a zaměstnanec (zaměstnanci) kontrolující přístup, jsou seznámeni s hlavními bezpečnostními postupy na palubě.
- c) ověření, že lodní bezpečnostní důstojník a přístavní bezpečnostní důstojník komunikují.
- d) ověření, že existují záznamy o udržování lodního bezpečnostního systému, včetně:
  - vnitřních auditů a přezkumů bezpečnostních činností
  - pravidelných přezkumu posouzení provedených ohledně lodní bezpečnosti
  - pravidelných přezkumu posouzení provedených ohledně lodního bezpečnostního plánu
  - provádění veškerých změn lodního bezpečnostního plánu
  - udržování, kalibrace a testování bezpečnostního vybavení na palubě včetně bezpečnostního varovného systému.

e) ověření záznamů o:

- ohroženích bezpečnosti
- porušení bezpečnosti
- změnách bezpečnostní úrovně
- sdělení týkajících se přímé bezpečnosti lodi.

4. Pokud je jediným prostředkem k ověření a nápravě nesouladu přezkum náležitých požadavků lodního bezpečnostního plánu, je výjimečně povolen omezený přístup ke specifickým oddílům plánu, které s nesouladem souvisejí, avšak pouze se souhlasem státu vlajky či velitele dané lodě. Tyto specifické oddíly jsou uvedeny v části A kodexu ISPS.

5. Některá ustanovení plánu týkající se určitých důvěrných informací lze podrobit inspekci pouze se souhlasem příslušného státu vlajky.

Tyto specifické oddíly jsou uvedeny v části A kodexu ISPS.

6. Pokud příslušný bezpečnostní orgán přistoupí k dalším kontrolním opatřením, které omezují rozsah „bezpečnostní“ státní přístavní inspekce či brání jejímu dokončení, inspektor by se měl spojit s příslušným bezpečnostním orgánem a usilovat o dokončení bezpečnostní inspekce poté, co byly zkontrolovány doklady opravňující k vyplutí. Stále se uplatňuje zásada, že loď nemá být bezdůvodně zpožďována. Nicméně skutečnost, že byla zjištěna porušení bezpečnosti, by obvykle byl důvodem k tomu, aby inspektor dokončil počáteční bezpečnostní inspekci či pokračoval, pokud by byly zjištěny zřejmé důvody pro podrobnější inspekci aspektů, které nesouvisejí s bezpečností.

7. Pokud se příslušný bezpečnostní orgán rozhodne, že loď vykáže, inspektor by měl zajistit, aby si příslušný bezpečnostní orgán byl plně vědom možných bezpečnostních či environmentálních následků faktu, že loď opustí kotviště a/nebo vypluje na moře. To může rovněž zahrnovat rizika spojená s přerušením manipulace s nákladem. Příslušný bezpečnostní orgán by měl o nezbytných opatřeních rozhodnout s ohledem na všechna rizika.

8. Pokud je loď zadržena z jiných než bezpečnostních důvodů a poté vykázána dříve, než je definitivně ze zadržení propuštěna, bude zadržení jedním důvodů k odepření přístupu v souladu s článkem 10.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přizpůsobený)

## **PŘÍLOHA ~~IX~~ VIII ~~IX~~ ~~VI~~**

### **~~IX~~ POSTUPY PRO ROZŠÍŘENÉ INSPEKCE LODÍ ~~IX~~**

~~IX~~ (podle článku 8) ~~IX~~

↓ nový

#### **A. OPATŘENÍ PRO USNADNĚNÍ PROVÁDĚNÍ ROZŠÍŘENÉ INSPEKCE**

Při přijetí předběžného oznámení od loď způsobilé pro rozšířenou inspekci informuje příslušný orgán neprodleně loď, zda bude rozšířená inspekce provedena či nikoli.

Provozovatel či velitel této loď zajistí, že je v provozním rozpisu k dispozici dostatečný čas pro provedení rozšířené inspekce.

Aniž jsou dotčena kontrolní opatření požadovaná pro bezpečnostní účely, zůstane tato loď v přístavu či kotvišti, dokud se inspekce nedokončí.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

#### **B. A. KATEGORIE LODÍ PODLÉHAJÍCÍCH ROZŠÍŘENÉ INSPEKCI (podle čl. ~~87~~ odst. 1)**

1. Tankery na plyn a chemikálie, které jsou starší než ⇒ dvanáct ⇐ ~~deset~~ let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních loď.
2. Loď přepravující volně ložený náklad, které jsou starší než 12 let podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních loď.
3. Ropné tankery o hrubé nosnosti více než 3 000 RT a starší než ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ let, podle data stavby uvedeného v bezpečnostních osvědčeních loď.
4. Osobní loď starší než ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ let kromě osobních lodí uvedených v čl. 2 písm. a) a b) nařízení Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly.

## **B. INFORMACE SDĚLOVANÉ PŘÍSLUŠNÉMU ORGÁNU**

~~[podle čl. 7 odst. 3 písm. a)]~~

~~A. jméno,~~

~~B. vlajka,~~

~~C. identifikační číslo IMO, je-li k dispozici,~~

~~D. celková nosnost,~~

~~E. datum stavby lodě podle data uvedeného v bezpečnostních osvědčeních lodě,~~

~~F. u tankerů:~~

~~F.a. sestava: jednoduchý trup, jednoduchý trup s oddělenými zátěžovými nádržemi,  
dvojitý trup,~~

~~F.b. stav nákladních a zátěžových nádrží: plné, prázdné, inertní,~~

~~F.c. objem a povaha nákladu,~~

~~G. pravděpodobný čas příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice,  
vyžadovaný příslušným orgánem,~~

~~H. plánovaná doba trvání postoje v přístavu,~~

~~I. plánované práce v přístavu určení (nakládka, vykládka, jiné),~~

~~J. plánované statutární prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské  
práce, které mají být vykonány během postojelodě v přístavu určení.~~

## **C. NEPOVINNÉ ZÁSADY PRO ROZŠÍŘENOU INSPEKCI URČITÝCH KATEGORIÍ LODÍ (podle čl. 8 odst. 4 ~~čl. 7 odst. 5~~)**

S výhradou jejich praktické proveditelnosti nebo jakýchkoli omezení týkajících se bezpečnosti osob, lodě nebo přístavu mají rozšířené inspekce zahrnout alespoň následující položky. Inspektoři si musejí být vědomi toho, že bezpečný výkon některých prací na lodi, například manipulace s nákladem, může být ohrožen, jestliže je vyžadováno, aby zkoušky, které mají na tyto práce přímý účinek, byly prováděny během nich.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přízpůsobený)

## 1. LODĚ OBECNĚ (KATEGORIE V ☒ BODĚ B ☒ ~~ODDÍLU A~~)

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přízpůsobený)  
⇒ nový

- ⇒ simulace výpadku hlavního zdroje energie (test odstavení) ⇐ ~~odstavení hlavního generátoru a nastartování nouzového generátoru,~~
- inspekce nouzového osvětlení,
- činnost nouzových požárních čerpadel se dvěma požárními hadicemi připojenými na hlavní požární potrubí,
- činnost stokových čerpadel,
- uzavírání vodotěsných dveří,
- spuštění jednoho záchranného člunu na vodu,
- zkouška nouzového dálkového zastavení, například kotlů, větrání a palivových čerpadel,
- zkouška hlavního kormidelního zařízení, včetně náhradního kormidelního zařízení,
- inspekce nouzového zdroje proudu pro rádiová zařízení,
- inspekce a ~~ve vhodné míře~~ ☒ pokud možno ☒ i přezkoušení separátoru strojovny.

## 2. TANKERY NA PLYN A CHEMIKÁLIE

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přízpůsobený)

Kromě položek uvedených výše v ☒ bodě C odst. 1 ☒ ~~oddílu 1~~ mají být považovány za součást rozšířené inspekce tankerů na plyn a chemikálie tyto položky:

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22

- sledování nákladních nádrží a bezpečnostní zařízení ke kontrole teploty, tlaku a expanzního prostoru,

- zařízení na analyzování kyslíku a indikátory výbušnosti, včetně jejich kalibrace, dostupnost chemické detekční techniky (měchy) s příslušným počtem vhodných plynových detekčních trubiček pro specifický přepravovaný náklad,
- ochranné soupravy pro únik z kabin poskytující vhodnou ochranu dýchání a zraku pro každou osobu na lodi (jestliže to vyžadují produkty uvedené v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo v osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů),
- kontrola, zda jsou přepravované produkty uvedeny v mezinárodním osvědčení o způsobilosti nebo v osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií nebo zkapalněných plynů,
- pevně instalované protipožární zařízení na lodi, buď pěnové, nebo používající suché chemikálie anebo jiné látky, požadované pro přepravovaný produkt.

### 3. LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ VOLNĚ LOŽENÝ NÁKLAD

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přizpůsobený)

Kromě položek uvedených výše v ☒ bodě C odst. 1 ☒ ~~oddílu 1~~ mají být považovány za součást rozšířené inspekce lodí pro přepravu volně loženého nákladu tyto položky:

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22

- možná koroze úchytů palubního strojního zařízení lodě,
- možná deformace nebo koroze krytů jíců nákladních prostorů,
- možné praskliny nebo místní koroze příčných přepážek,
- přístup k nákladním prostorům,
- ověření přítomnosti následujících dokladů na lodi, jejich prohlédnutí a ujištění se o jejich potvrzení státem vlajky nebo klasifikační společností:
  - (1) zprávy o prohlídkách konstrukcí,
  - (2) zprávy o hodnocení stavu lodě,
  - (3) zprávy o měření tloušťky materiálu,
  - (4) popisný doklad uvedený v rezoluci IMO A.744(18).

#### 4. ROPNÉ TANKERY

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přizpůsobený)

Kromě položek uvedených výše v ☒ bodě C odst. 1 ☒ ~~oddílu 1~~ mají být považovány za součást rozšířené inspekce tankerů tyto položky:

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22

- pevný palubní pěnový systém,
- protipožární zařízení obecně,
- inspekce protipožárních clon ve strojovně, čerpací stanici a v ubytovacích prostorech,
- kontrola tlaku inertních plynů a obsahu kyslíku v nich,
- zátěžové nádrže: alespoň jeden zátěžový tank v nákladním prostoru, který má být prozkoumán nejprve ze vstupního revizního otvoru z nákladní nádrže nebo paluby, a v případě, že inspektor zjistí jasné důvody pro další inspekci, má být prozkoumán zevnitř,
- ověření přítomnosti následujících dokladů na lodi, jejich prohlédnutí a ujištění se o jejich potvrzení státem vlajky nebo klasifikační společností:
  - (1) zprávy o prohlídkách konstrukcí,
  - (2) zprávy o hodnocení stavu lodě,
  - (3) zprávy o měření tloušťky materiálu,
  - (4) popisný doklad uvedený v rezoluci IMO A.744(18).

#### 5. OSOBNÍ LODĚ, NA KTERÉ SE NEVZTAHUJE SMĚRNICE 1999/35/ES

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přizpůsobený)

Kromě položek uvedených výše v ☒ bodě C odst. 1 ☒ ~~oddílu C 1~~ mají být považovány za součást rozšířené inspekce osobních lodí také tyto položky:

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22

- zkouška systému detekce požáru a poplachového systému,

- zkouška řádného uzavírání protipožárních dveří,
- zkouška systému místního rozhlasu,
- protipožární cvičení, při kterém musí být přinejmenším demonstrována všechna výstroj požárníků za účasti části pracovníků obsluhy cestujících,
- demonstrace znalostí klíčových členů posádky plánu opatření při poškození lodě.

Pokud je to považováno za vhodné a pokud s tím souhlasí velitel lodě nebo provozovatel lodě, může inspekce pokračovat během plavby lodě do přístavu nebo z přístavu členského státu. Inspektoři nesmějí překážet lodnímu provozu ani nesmějí vyvolávat situace, které by podle úsudku velitele lodě mohly ohrozit bezpečnost cestujících, posádky a lodě.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 22  
(přízpůsobený)

**PŘÍLOHA ~~IX~~ IX ~~XI~~**

---

↓ nový

**USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ  
SPOLEČENSTVÍ**

(podle článku 10)

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25

**~~A. KATEGORIE LODÍ PODLEHAJÍCÍCH ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ  
SPOLEČENSTVÍ~~**

~~(podle čl. 7b9 odst. 1)~~

- ~~1. Ropné tankery přepravující zkapalněný plyn a ropné tankery přepravující chemikálie~~
  - ~~2. Lodě přepravující hromadný náklad~~
  - ~~3. Ropné tankery přepravující ropu~~
  - ~~4. Osobní lodě~~
- 

↓ nový

**A. KRITÉRIA PRO ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU (podle čl. 10 odst. 1)**

1. Odepření přístupu se vztahuje na jakoukoli loď plující pod vlajkou státu, jehož míra zadržení spadá na černou listinu či šedou listinu definované Pařížským memorandem, která byla zadržena nebo které byl vydán zákaz provozu podle směrnice Rady 99/35/ES více než dvakrát v průběhu předcházejících 36 měsíců v přístavu členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda.
2. Pro účely odstavce 1 vstupuje seznam definovaný v Pařížském memorandu v platnost každoročně 1. července.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

B POSTUPY PŘI ODEPŘENÍ PŘÍSTUPU DO PŘÍSTAVŮ SPOLEČENSTVÍ (podle čl. 10 odst. 1 ~~7b~~)

1. Jsou-li podmínky uvedené v ☒ bodě A ☒ ~~čl. 7b~~ splněny, příslušný orgán přístavu ⇒ či kotviště ⇒, v němž je daná loď zadržena ~~podruhé respektive~~ potřetí, písemně informuje velitele lodě ~~a majitele nebo provozovatele lodě~~ ⇒, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile je dané lodi povoleno opustit přístav či kotviště. ~~⇒ o vydání příkazu k odepření přístupu této lodi do přístavu.~~  
⇒ Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile je dané lodi povoleno opustit přístav či kotviště po odstranění závad, které vedly k zadržení. ⇒
2. Příslušný orgán ~~informuje také~~ ⇒ zašle kopii příkazu k odepření přístupu ⇒ správním orgánu státu vlajky, ~~danému~~ uznanému subjektu, ostatním členským státům ⇒ a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda ⇒, Komisi, ~~Správní středisko pro námořní věci~~ a sekretariátu Pařížského memoranda.  
⇒ Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu. ⇒

~~Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile je dané lodi povoleno opustit přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.~~

↓ nový

3. Příkaz k odepření přístupu se zruší nejdříve po období tří měsíců od data vydání příkazu a jsou-li splněny podmínky odstavců 4 až 10.

Pokud je lodi přístup odepřen podruhé, bude toto období činit dvanáct měsíců. Jakékoli další následné zadržení v přístavu Společenství bude mít za následek, že této lodi bude trvale odepřen přístup do všech přístavů a kotvišť ve Společenství.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
⇒ nový

4. ~~2~~ Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz odepřít přístup. K této žádosti musí být přiloženo ⇒ dokument ⇒ ~~osvědčení~~ správy státu vlajky, ⇒ vydaný po návštěvě řádně oprávněného dozorce na palubě, ⇒ ~~který~~ který uvádí, že daná loď plně odpovídá platným ustanovením mezinárodních úmluv. ⇒ Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla. ⇒
5. K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být případně přiloženo také ~~osvědčení~~ ⇒ dokument ⇒ klasifikační společnosti, která tuto loď ⇒ po návštěvě

inspektora 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. 3. Příkaz k odepření přístupu lodě do přístavu může být zrušen jen ⇨ po uplynutí období uvedeného v odstavci 3 a ⇨ po opětovné inspekci lodě v dohodnutém přístavu ⇨ či kotvišti ⇨ ~~dohodnutém inspektory příslušného orgánu členského státu, který příkaz k odepření přístupu vydal, a jestliže budou předloženy důkazy, které tento členský stát ujišťují, že dané plavidlo plně odpovídá platným požadavkům mezinárodních úmluv.~~

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)  
⇨ nový

~~Jestliže se dohodnutý přístav nachází ve Společenství, Jestliže se dohodnutý přístav či kotviště nachází ve členském státě, může příslušný orgán ⇨ tohoto ⇨ členského státu tohoto přístavu určení se souhlasem ☒ na žádost ☒ příslušného orgánu členského státu, který vydal příkaz odepřít přístup, povolit uvedené lodi, aby ⇨ vplula do dohodnutého přístavu za účelem provedení opětovné inspekce. ⇨ pokračovala v plavbě do daného přístavu určení výhradně za účelem ověření okolností, že tato loď splňuje podmínky uvedené v odstavci 2. ⇨ V takových případech nebude manipulováno s nákladem, dokud nebude zrušen příkaz k odepření přístupu. ⇨~~

↓ nový

7. Pokud zadržení, jež vedlo k vydání příkazu k odepření přístupu, zahrnovalo závady ve struktuře lodi, příslušný orgán, který vydal příkaz k odepření přístupu, může vyžadovat, aby určité prostory včetně nákladových prostorů a nádrží byly zpřístupněny k přezkoumání během opětovné inspekce.

8. Opětovnou inspekci provede příslušný orgán členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu, nebo příslušný orgán v přístavu určení v dohodě s příslušným orgánem členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. Příslušný orgán může vyžadovat, aby opětovná inspekce byla ohlášena až 14 dní předem. Tomuto členskému státu se uspokojivě prokáže, že loď zcela splňuje použitelné požadavky mezinárodních úmluv.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)

9. Opětovná inspekce spočívá v rozšířené inspekci, která musí zahrnout alespoň odpovídající body přílohy VIII ☒ bodu ☒ ~~oddílu C.~~

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25

10. Všechny náklady této rozšířené inspekce nese majitel nebo provozovatel lodě.
- 

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

11. ~~4.~~ Jestliže výsledky rozšířené inspekce uspokojují členský stát v souladu s ☒ bodem C přílohy VIII ☒ ~~odstavcem 2~~, je příkaz k odeprání přístupu zrušen a ☒ společnost lodě je o tom písemně informována. ☒ ~~O tom je nutné písemně informovat majitele nebo provozovatele lodě.~~
- 

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

12. Příslušný orgán ~~musí~~ své rozhodnutí písemně ☒ oznámí ☒ ~~oznámí~~ také správnímu orgánu státu vlajky, dotyčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ⇒ ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, ⇐ Komisi, ~~správnímu středisku námořních věcí~~ a sekretariátu Pařížského memoranda. ⇐ Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odeprání přístupu. ⇐
- § 13. Informace o lodích, kterým byl odeprán přístup do přístavů Společenství, musejí být k dispozici v ☒ inspekční databázi ☒ ~~systému Sirenae~~ a musejí být zveřejněny podle článku ~~1945~~ a přílohy ~~XIV~~ VIII.

## **PŘÍLOHA XII**

### **Mezinárodní požadavky a požadavky Společenství týkající se systému automatického zaznamenávání údajů o plavbě**

~~Lodě níže uvedených tříd, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím výkonovým normám rezoluce IMO A.861(20) a zkušebními normám stanoveným normou č. 61996 Mezinárodní komise pro elektroniku (IEC):~~

- ~~a) osobní lodě postavené od 1. července 2002,~~
- ~~b) osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. červencem 2002, ale nejpozději do první prohlídky dne 1. července 2002 nebo později;~~
- ~~c) osobní lodě, kromě trajektů pro přepravu osob, postavené před 1. červencem 2002, nejpozději do 1. ledna 2004,~~
- ~~d) lodě, kromě osobních, o hrubé nosnosti 3 000 RT a více, postavené od 1. července 2002.~~

~~Lodě níže uvedených tříd postavené před 1. červencem 2002, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím příslušným normám IMO:~~

- ~~a) nákladní lodě o 20 000 hrubé prostornosti a více, nejpozději do dne stanoveného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2007, jestliže není rozhodnutí IMO;~~
- ~~b) nákladní lodě o 3 000 hrubé prostornosti a více, ale méně než 20 000 hrubé prostornosti nejpozději do data určeného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2008, jestliže není rozhodnutí IMO.~~

**PŘÍLOHA ~~IX~~ X ~~IX~~**

**Zpráva o inspekci**

(podle ~~čl.~~ článku 11 ~~odst. 8~~)

Zpráva o inspekci musí obsahovat alespoň níže uvedené body.

**I. OBECNĚ**

1. Příslušný orgán, který tuto zprávu vypracoval
2. Datum a místo provedení inspekce
3. Jméno lodě podrobené inspekci
4. Označení
5. Typ lodě ⇒ (jak je uveden v osvědčení o řízení bezpečnosti) ⇐
6. Identifikační číslo IMO
7. Volací značka
8. Hrubá prostornost (RT)
9. Celková nosnost (přichází-li v úvahu)
10. Rok stavby lodě podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních lodě
11. Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, jestliže bylo vydáno
12. ~~Uznaná organizace nebo uznané organizace~~ ~~Klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti~~ a/nebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky
13. Jméno a adresa majitele nebo provozovatele lodi
14. Jméno a adresa nájemce odpovídajícího za výběr ~~lodě~~ ~~plavidla~~ a typ pronájmu v případě, že loď přepravuje hromadné kapalně nebo hromadně pevné náklady
15. Konečné datum vypracování zprávy o inspekci

16. Zmínka v tom smyslu, že podrobné informace o inspekci nebo zadržení mohou podléhat zveřejnění

## II. INFORMACE O INSPEKCI

1. Osvědčení vydaná v rámci uplatňování příslušných mezinárodních úmluv orgánem nebo organizací, která vydala dané (daná) osvědčení, včetně dne vydání a dne pozbytí účinnosti
2. Části nebo prvky lodě, které byly podrobeny inspekci (v případě podrobné nebo rozšířené inspekce)

---

↓ nový

3. Přístav a datum poslední průběžné nebo výroční prohlídky a název organizace, která tuto prohlídku provedla.

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
⇒ nový

4. ~~3.~~ Typ inspekce (inspekce, podrobná inspekce, rozšířená inspekce)

5. ~~4.~~ Povaha závad

6. ~~5.~~ Přijatá opatření.

## III. DOPLŇKOVÉ INFORMACE V PŘÍPADĚ ZADRŽENÍ

1. Datum příkazu k zadržení
2. Datum zrušení příkazu k zadržení
3. Povaha závad opravňujících vydání příkazu k zadržení (případné odkazy na úmluvy)

- ~~4. Informace o poslední průběžné nebo výroční prohlídce~~

4. ~~5.~~ V náležitých případech informace o tom, zda klasifikační společnost nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení

5. ~~6.~~ Přijatá opatření.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

## **PŘÍLOHA ~~IX~~ XI ~~IX~~ VI**

### **KRITÉRIA PRO ZADRŽENÍ LODI**

(podle čl. 13 odst. 4 ~~čl. 9 odst. 2~~)

#### **Úvod**

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

Pro určení, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané lodě, použije inspektor kritéria uvedená níže v ~~IX~~ bodech ~~IX~~ ~~oddílůch~~ 1 a 2.

~~IX~~ Bod ~~IX~~ ~~oddíl~~ 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené lodě (viz čl. 913 odst. 4).

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 5.1 (přizpůsobený)

Náhodné poškození při plavbě lodi do přístavu není důvodem k zadržení, pokud:

- (a) ~~1~~ jsou patřičně dodržovány požadavky obsažené v pravidle I/11 písm. c) úmluvy SOLAS 74, pokud se týká oznámení správě státu vlajky, určenému inspektorovi nebo uznávanému subjektu odpovídajícímu za vydání příslušného osvědčení,
- (b) ~~2~~ před vjezdem do přístavu velitel lodě nebo majitel lodě poskytne orgánu státní přístavní inspekce údaje o okolnostech nehody a o způsobeném poškození a informace o oznámení správě státu vlajky,
- (c) ~~3~~ jsou přijata vhodná nápravná opatření podle požadavku orgánů a
- (d) ~~4~~ orgány se poté, co jim je oznámeno dokončení oprav, ujistí, že byly opraveny závady, které byly zřejmým ohrožením bezpečnosti, zdraví nebo životního prostředí.

## 1. HLAVNÍ KRITÉRIA

Při uplatňování svého odborného úsudku, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

### **Časový rozvrh:**

Lodě nezpůsobilé pokračovat v plavbě po moři musí být zadrženy po první inspekci bez ohledu na to, jak dlouho zůstane loď v přístavu.

### **Kritérium:**

Loď je zadržena, jestliže jsou závady závažné do té míry, aby inspektor považoval za vhodné vrátit se a přesvědčit se, zda závady byly odstraněny před odplutím lodě.

To, že inspektor pocítuje potřebu vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Jde jen o to, že orgán si musí tím či oním způsobem ověřit, a to přednostně další návštěvou, že závady byly před odjezdem lodě odstraněny.

## 2. POUŽITELNOST HLAVNÍCH KRITÉRIÍ

Při rozhodování, zda závady zjištěné na lodi jsou závažné natolik, aby opravňovaly k zadržení lodě, posoudí inspektor, zda:

1. loď má odpovídající a platnou dokumentaci;
2. loď má posádku požadovanou v dokladu o minimálním bezpečném obsazení posádkou.

Během inspekce inspektor navíc zhodnotí, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;
4. bezpečně zacházet s nákladem, přepravovat, kontrolovat a upravovat jej;
5. bezpečně obsluhovat strojovnu;
6. udržovat patřičný chod a řízení lodě;
7. účinně bojovat proti požáru v kterékoliv části lodě, bude-li to zapotřebí;
8. urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu;
9. zabránovat znečištění životního prostředí;

10. udržovat dostatečnou stabilitu;
11. udržovat neporušení vodotěsnosti;
12. navazovat spojení v nesnázích;
13. zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi;

---

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 23  
písm. a)

14. v případě nehody poskytovat co nejvíce informací.

---

↓ 95/21/ES

Je-li odpověď na kteroukoli z uvedených položek záporná při uvážení všech zjištěných nedostatků, musí být vážně zváženo zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. Pro potřebu inspektora při využívání těchto řídicích zásad následuje seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, považovaných za závažné do té míry, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam se nepovažuje za vyčerpávající.

---

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 5.2

~~Nicméně závady odůvodňující zadržení v oblasti STCW 78 uvedené pod bodem 3.8 jsou jedinými důvody pro zadržení podle této úmluvy.~~

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)  
→<sub>1</sub> 2001/106/ES čl. 1 odst. 23  
písm. b)  
⇒ nový

### 3.1. Obecně

→<sub>1</sub> Chybějící platná osvědčení požadovaná ← odpovídajícími právními akty. Nicméně lodi plující pod vlajkou států, které nejsou smluvními stranami úmluv (příslušných právních aktů) nebo neuplatňují jiné odpovídající právní akty, nejsou oprávněné mít osvědčení stanovená úmluvami nebo jinými příslušnými právními akty. Proto nepřítomnost požadovaných osvědčení sama o sobě nezakládá důvod k zadržení těchto lodí. Při uplatňování klauzule „žádné příznivější zacházení“ je však před odplutím lodě požadována podstatná shoda s požadavky.

### 3.2. Oblasti podle úmluvy SOLAS (~~odkazy jsou uváděny v závorkách~~)

1. Porucha řádné činnosti pohonu lodě a ostatního hlavního strojního zařízení, stejně jako elektrických zařízení.
2. Nedostatečná čistota stroje, nadměrné množství směsi mazadel a vody v podpalubích, izolace trubek včetně výfukového potrubí ve strojně je znečištěna mazadly, nesprávná činnost a uspořádání podpalubních čerpadel.
3. Porucha řádné činnosti nouzového generátoru, osvětlení, baterií a spínačů.
4. Porucha řádné činnosti hlavního a pomocného řídicího zařízení lodě.
5. Nepřítomnost, nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení stavu osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení.
6. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení systému zjišťování požáru, požárních hlásičů, protipožárního vybavení, pevných zařízení k likvidaci požárů, ventilačních průduchů, požárních sprch, rychle se uzavírajících zařízení do té míry, že nemohou vyhovovat určenému použití.
7. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo porucha řádné činnosti protipožární ochrany nákladní paluby na tankerech.
8. Nepřítomnost, nevyhovující stav nebo podstatné narušení světél, sestav pro signalizaci a zvukových signálů.
9. Nepřítomnost, porucha řádné činnosti rádiového zařízení pro spojení v případě nesnází a ohrožení bezpečnosti.
10. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti navigačního zařízení s ohledem na pravidlo SOLAS ~~☒~~ V/16.2 ~~☒~~ V/12 písm. o).
11. Nepřítomnost opravených navigačních map a všech ostatních příslušných plavebních publikací nezbytných pro plánovanou plavbu s ohledem na to, že jako náhrada map ~~mohou~~ může být použity ~~elektronické mapy~~ ⇒ systém elektronického zobrazování mapy a informací (ECDIS) schváleného typu ⇐.
12. Nepřítomnost nejiskřící výfukové ventilace čerpadel v nákladních prostorách (~~pravidlo SOLAS II-2/59.3.1~~).

↓ 98/42/ES čl. 1 odst. 2 a příloha odst. 5.3

13. Závažné závady v provozních požadavcích, jak je popsáno v oddíle 5.5 přílohy I Pařížského memoranda.
14. Počet, složení nebo kvalifikace posádky neodpovídá dokladu o bezpečném obsazení posádkou.

---

|                                          |
|------------------------------------------|
| ↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 23<br>písm. c) |
|------------------------------------------|

15. Neprovádění programu rozšířených inspekcí podle úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI pravidla 2.

~~16. Nepřítomnost nebo nefunkčnost zařízení pro automatické zaznamenávání údajů o plavbě, je-li jeho používání povinné.~~

---

|                           |
|---------------------------|
| ↓ 95/21/ES (přizpůsobený) |
|---------------------------|

**3.3. Oblasti podle předpisu IBC (odkazy jsou uváděny v závorkách)**

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu (~~16.2~~).
2. Chybějící nebo poškozená bezpečnostní vysokotlaká zařízení (~~8.2.3~~).
3. Elektrická zařízení nejsou vnitřně bezpečná nebo neodpovídají požadavkům předpisu (~~10.2.3~~).
4. Zdroje vznícení na ohrožených místech ~~uvedených v 10.2~~ (~~11.3.15~~).
5. Porušení zvláštních požadavků (~~15~~).
6. Překročení nejvýše povoleného ~~množství kvality~~ nákladu na jednu nádrž (~~16.1~~).
7. Nedostatečná tepelná ochrana citlivých výrobků (~~16.6~~).

**3.4. Oblasti podle předpisu IGC (odkazy jsou uváděny v závorkách)**

1. Doprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu (~~18.1~~).
2. Chybějící uzavírací zařízení v prostorách ubytovacích a obslužných (~~3.2.6~~).
3. Přepážky nejsou plynotěsné (~~3.3.2~~).
4. Vadné vzduchové uzávěry (~~3.6~~).
5. Chybějící nebo vadné rychle se uzavírající ventily (~~5.6~~).
6. Chybějící nebo vadné bezpečnostní ventily (~~8.2~~).
7. Elektrické instalace nejsou vnitřně bezpečné nebo neodpovídají požadavkům předpisu (~~10.2.4~~).
8. Ventilátory v nákladním prostoru nejsou schopné provozu (~~12.1~~).
9. Tlaková poplašná zařízení pro nákladní nádrže nejsou schopná provozu (~~13.4.1~~).

10. Zařízení na zjišťování plynů a toxických plynů jsou vadná ~~(13.6)~~.
11. Pro dopravu látek, které mají být utlumovány, chybí platné osvědčení o inhibitech ~~(17/19)~~.

### 3.5. *Oblasti podle úmluvy o nákladové značce*

1. Značné plochy poškození nebo koroze nebo důlkové koroze lodní obšívky a s tím související výztuže palub a trupu, což působí na schopnost plavby po moři nebo možnost přibírat místní náklad, pokud nejsou provedeny řádné dočasné opravy pro cestu do přístavu s možností trvalých oprav.
2. Rozpoznaný případ nedostatečné stability.
3. Nepřítomnost nebo nedostatečné a nespolehlivé informace ve schválené formě, které rychle a jednoduše umožňují veliteli lodě zajistit nakládání a zátěž lodě tak, aby byla udržena bezpečnostní mez stability ve všech etapách a při měnících se podmínkách cesty a aby se zabránilo nepřijatelnému namáhání struktury lodě.
4. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo závada uzavíracího zařízení, systému uzavírání lodních poklopů a vodotěsných dveří.
5. Přetížení.
6. Absence značky ponoru nebo nečitelnost značky ponoru.

### 3.6. *Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy I ~~(odkazy jsou v závorkách)~~*

1. Nepřítomnost, vážné narušení nebo porucha řádné činnosti zařízení čištění ropou znečištěné vody, systému zaznamenávajícího a kontrolujícího vypouštění ropy nebo uspořádání poplachového systému 15 ppm.
2. Zbývající kapacita nádrže na odpadový a znečištěný olej nedostačuje pro určenou cestu.
3. Není k dispozici kniha záznamů o ropě ~~[20 (5)]~~.
4. Je připevněno neschválené vedení výpusti.

---

|                                          |
|------------------------------------------|
| ↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 23<br>písm. d) |
|------------------------------------------|

5. Složka zpráv o prohlídkách chybí nebo neodpovídá pravidlu 13G odst. 3 písm. b) úmluvy MARPOL.

---

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

**3.7. Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy II (~~odkazy jsou uvedeny v závorkách~~)**

1. Nepřítomnost příručky P...A.
2. Náklad není rozdělen podle kategorií [~~3 (4)~~].
3. Není k dispozici kniha o nákladu [~~9 (6)~~].
4. Jsou dopravovány olejovité látky, aniž by byly splněny příslušné požadavky nebo bylo příslušně pozměněno osvědčení (~~14~~).
5. Je připevněno neschválené vedení výpusti.

---

⇓ nový

**3.8. Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy V**

1. Nepřítomnost plánu likvidace odpadků.
2. Nepřítomnost knihy záznamů o odpadcích.
3. Zaměstnanci lodě nejsou seznámeni s požadavky na odstraňování/likvidaci odpadků obsaženými v plánu likvidace odpadků.

---

↓ 95/21/ES  
⇒ nový

**3.8.3.9 Oblasti podle úmluvy STCW a ⇒ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/25/ES ⇐**

---

↓ 98/42/ES Čl. 1 odst. 2 a příloha  
odst. 5.4  
⇒ nový

1. Námořník, který musí být držitelem průkazu způsobilosti, jej nemá ani nemá platnou úlevu od povinnosti předložit doklad o tom, že žádost o potvrzení průkazu způsobilosti byla podána správě státu vlajky.
- ⇒ 2. Důkaz o tom, že průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo že držitel průkazu způsobilosti není osoba, které byl průkaz způsobilosti původně vydán. ⇐
3. 2. Nejsou dodrženy požadavky správy státu vlajky na bezpečné obsazení.
4. 2. Systém palubní a strojní strážní služby neodpovídá požadavkům, které jsou předepsány pro loď správou státu vlajky.

5. 4. Pro výkon strážní služby chybí osoba, která získala způsobilost k obsluze základního zařízení pro bezpečnou navigaci, pro bezpečnou rádiovou komunikaci nebo zabránění znečištění moře.
6. 5. Není poskytnut důkaz o odborné schopnosti námořníků plnit přidělené povinnosti s ohledem na bezpečnost lodě a zabránění znečištění.
7. 6. Neschopnost zajistit první strážní službu při zahájení plavby a následné vystřídání strážní služby osobami, které měly dostatečný odpočinek a jsou jinak způsobilé k výkonu strážní služby.

↓ 95/21/ES

⇒ nový

### **3.9.3.10 Oblasti podle úmluvy MOP**

1. Nedostatek potravin na cestu do příštího přístavu.
2. Nedostatek pitné vody na cestu do příštího přístavu.
3. Nepřiměřeně nehygienické podmínky na lodi.
4. Na lodi plující v oblastech, kde mohou být teploty extrémně nízké, není vytápění v nástavbě.
5. Nadměrné množství odpadků, překážející zařízení nebo náklad nebo jiné okolnosti jsou příčinou nebezpečného stavu v průchodech a ubytovacích prostorech.

⇒ 6. Zřejmé důkazy, že zaměstnanci držící hlídku či jiní zaměstnanci ve službě na první hlídce či na následných hlídkách jsou unavení. ⇐

### **3.10.11 Oblasti, které nemusí znamenat zdržení, ale kde například musí být dočasně pozastavena manipulace s nákladem**

Porucha řádné činnosti nebo údržby systému inertních plynů, řízení týkajícího se nákladu nebo strojního zařízení jsou považovány za dostatečné důvody k zastavení manipulace s nákladem.

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)  
→<sub>1</sub> Oprava 95/21/ES (Úř. věst.  
L 291, 14.11.1996, s. 42)

## **PŘÍLOHA X XII X VH**

### **MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO INSPEKTORY**

→<sub>1</sub> (podle čl. ~~12~~16 odst. 1 a 5) ←

↓ nový

1. Inspektoři musejí mít náležitě teoretické znalosti a praktické zkušenosti s loděmi a jejich provozem. Musejí být kvalifikováni pro vymáhání požadavků mezinárodních úmluv a souvisejících postupů státní přístavní inspekce. Tyto znalosti a kvalifikace pro vymáhání mezinárodních požadavků a požadavků Společenství musejí být získány prostřednictvím zdokumentovaných školicích programů včetně zkoušek a opětovných potvrzení v intervalech uvedených v článku 16.

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

~~1. Inspektor musí být k provádění státní přístavní inspekce pověřen příslušným orgánem členského státu.~~

2. Inspektor musí mít X alespoň X:

↓ nový

- a) vhodnou kvalifikaci od námořní či plavební instituce a náležitě námořní zkušenosti jako osvědčený lodní důstojník, který má nebo měl v držení platné osvědčení o způsobilosti STCW II/2 nebo III/2; nebo

↓ 95/21/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

- b)⇒ vykonanou zkoušku ⇒ uznanou příslušným orgánem ⇐ jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let ⇒ nebo ⇐
- X c) mít odpovídající univerzitní diplom nebo rovnocenné školení a být vyškolen a kvalifikován ve škole pro inspektory lodní bezpečnosti. X

3. Ukončit minimálně jeden rok služby jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami.

4. Inspektoři uvedení v ☒ odst. 2 písm. a) ~~☒ písmenech a) a b)~~ musí sloužit nejméně pět let na moři jako palubní nebo strojní důstojníci.

~~— a musí mít~~

~~a) osvědčení o způsobilosti jako velitel lodě, které umožňuje, aby převzal úkol velení lodě o hrubé prostornosti 1600 nebo více (viz úmluvu STCW, pravidlo II/2), nebo~~

~~b) osvědčení o způsobilosti jako hlavní strojní důstojník, které umožňuje, aby převzal tento úkol na lodi, jejíž hlavní energetické zařízení má výkon nejméně 3000 kW (viz úmluvu STCW, pravidlo III/2), nebo~~

~~e) vykonanou zkoušku jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let;~~

~~— inspektoři uvedení v písmenech a) a b) musí sloužit nejméně pět let na moři jako palubní nebo strojní důstojníci;~~

~~nebo:~~

~~inspektor musí~~

~~— mít odpovídající univerzitní diplom nebo rovnocenné školení a~~

~~— být vyškolen a kvalifikován ve škole pro inspektory lodní bezpečnosti a~~

~~— sloužit nejméně dva roky jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami.~~

5. ~~3.~~ ☒ Inspektoři musejí být schopni ~~☒ Schopnost~~ komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyce nejobvykleji používaném na moři.

4. ~~Přiměřené znalosti ustanovení mezinárodních úmluv a ostatních příslušných postupů týkajících se státní přístavní inspekce.~~

6. ~~5.~~ Inspektoři nesplňující výše uvedená kritéria jsou rovněž přijímáni, pokud jsou zaměstnáni orgánem členského státu příslušným pro státní přístavní inspekci ke dni přijetí této směrnice.

7. Pokud inspektoři státní přístavní inspekce provádějí ve členském státě inspekce uvedené v čl. 7 odst. 5, mají mít vhodnou kvalifikaci, jež zahrnuje dostatečné

teoretické a praktické zkušenosti v oblasti námořní bezpečnosti. To obvykle předpokládá:

- a) dobré porozumění otázkám námořní bezpečnosti a způsobům, jakým se tyto otázky promítají do kontrolovaných operací;
- b) dobré odborné znalosti bezpečnostních technologií a bezpečnostních postupů;
- c) znalosti zásad, postupů a technik provádění inspekce;
- d) odbornou znalost kontrolovaných činností.

↓ nový

### **Příloha XIII**

#### **Zpráva lodivoda či přístavního orgánu přístavnímu či přímořskému státu**

(podle čl. 17 odst. 1)

|                |  |
|----------------|--|
| Datum          |  |
| Přístav/poloha |  |

#### **Informace o lodi**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Název                   |  |
| Identifikační číslo IMO |  |
| Volací značka           |  |
| Vlajka                  |  |

#### **Závady**

| Popis |  |
|-------|--|
| 1     |  |
| 2     |  |
| 3     |  |
| 4     |  |
| 5     |  |
| 6     |  |
| ...   |  |

#### **Informace o plavbě**

|                         |  |       |  |
|-------------------------|--|-------|--|
| Z (přístav / kotviště)  |  | Datum |  |
| Do (přístav / kotviště) |  | Datum |  |

Opatření zahájena příslušným orgánem

| Popis |  |
|-------|--|
| 1     |  |
| 2     |  |
| 3     |  |
| 4     |  |
| 5     |  |
| 6     |  |
| ...   |  |

*Jméno lodivoda / zástupce přístavu*

Příslušný orgán:

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 24  
(přizpůsobený)

## **PŘÍLOHA ~~IV~~ XIV ~~VII~~**

### **Zveřejnění informací o ~~zadržení a~~ inspekcích ~~IV~~, zadrženích a odepřeních přístupu ~~IV~~ v přístavech členských států**

(podle článku 19 odst. 1 ~~15~~)

↓ nový

1. Členské státy zveřejní informace uvedené v odstavcích 3.1 a 3.2 níže na veřejných internetových stránkách do 72 hodin poté, co byla dokončena inspekce, zrušeno zadržení či byl odepřen přístup.
2. Informace týkající se lodí, kterým byl na základě článků 10 a 15 odepřen přístup do přístavů Společenství, zveřejňuje Komise pravidelně na internetových stránkách.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 24  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

3. ~~1~~ Informace zveřejněné podle článku 19 odst. 1 ~~čl. 15 odst. 1~~ musejí zahrnovat toto:
- a) jméno loď,
  - b) identifikační číslo IMO,
  - c) typ loď,
  - d) hrubou prostornost (RT),
  - e) - rok stavby loď podle data uvedeného na bezpečnostních osvědčeních loď,
  - f) jméno a adresu ~~majitele loď nebo provozovatele~~ ⇒ společnosti ⇐ loď,
  - g) u lodí přepravujících hromadné kapalné nebo hromadné pevné náklady, jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr ~~IV~~ loď ~~IV~~ ~~plavidla~~ a typ pronájmu,
  - h) stát vlajky,
- ~~klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, jestliže bylo vydáno,~~
- ~~klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti nebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky, s uvedením vydaných osvědčení,~~

↓ nový

- i) osvědčení o klasifikační třídě a povinná osvědčení vydaná v souladu s náležitými mezinárodními úmluvami a orgán či organizace, které daná osvědčení vydaly, včetně data vydání osvědčení a data uplynutí platnosti,

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 24  
(přízpůsobený)  
⇒ nový

– ~~přístav a datum poslední rozšířené inspekce, případně s uvedením informace, zda bylo nařízeno zadržení,~~

- j) přístav a datum poslední ⇒ průběžné nebo výroční ⇐ ~~zvláštní~~ prohlídky ⇒ pro osvědčení uvedená v písmeni j) ⇐ a název ⇒ orgánu či ⇐ organizace, která tuto prohlídku provedla,

– ~~počet zadržení během předchozích 24 měsíců,~~

- k) ⇒ datum ⇐ , zemi, a přístav ⇒ nebo kotviště ⇐ zadržení,

– ~~datum zrušení zadržení,~~

– ~~počet dní trvání zadržení,~~

– ~~počet zjištěných závad a důvody zadržení, v jasném a výslovném vyjádření,~~

– ~~popis opatření přijatých příslušným orgánem, případně klasifikační společností, na dobu následující po zadržení,~~

– ~~jestliže byl lodi odepřen přístup do kteréhokoli přístavu ve Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně,~~

– ~~V náležitých případech informace o tom, zda klasifikační společnost nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení,~~

– ~~popis opatření přijatých v případě lodě, které bylo povoleno pokračovat v plavbě do nejbližší vhodné opravárenské loděnice nebo které byl odepřen přístup do přístavu Společenství,~~

4. II. ⇒ U lodí, které byly zadrženy, musejí informace zveřejněné v souladu s článkem 19 zahrnovat tyto údaje: ⇐ ~~Informace o lodích podrobených inspekci, které byly zveřejněny podle čl. 15 odst. 2, musejí zahrnovat tyto údaje:~~

~~jméno lodě,~~

~~identifikační číslo IMO,~~

~~typ lodě,~~

~~hrubou prostornost (RT),~~

~~rok výroby,~~

~~jméno a adresu majitele nebo provozovatele lodě,~~

~~u lodí přepravujících hromadné kapalně nebo hromadné pevné náklady, jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr plavidla a typ pronájmu,~~

~~stát vlajky,~~

~~klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikační třídě, jestliže bylo vydáno,~~

~~klasifikační společnost nebo klasifikační společnosti anebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s platnými úmluvami v zastoupení státu vlajky, s uvedením vydaných osvědčení,~~

~~zemi, přístav a datum inspekce,~~

~~počet a povahu závad.~~

☒ a) počet zadržení během ☒ předchozích ☒  $\Rightarrow$  36  $\Leftarrow$  24 ☒ měsíců ☒,

☒ b) datum zrušení zadržení, ☒

☒ c) počet dní trvání zadržení, ☒

☒ d) důvody zadržení, v jasném a výslovném vyjádření ☒

☒ e) v náležitých případech informace o tom, zda uznaná organizace nebo kterýkoli jiný soukromý subjekt, který prohlídku provedl, má odpovědnost ve vztahu k závadám, které jednotlivě nebo společně vedly k zadržení, ☒

☒ f) popis opatření přijatých v případě lodě, které bylo povoleno pokračovat v plavbě do nejbližší vhodné opravárenské loděnice, ☒

☒ g) jestliže byl lodi odepřen přístup do kteréhokoli přístavu ve Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně, ☒

---

↓ nový

## **PŘÍLOHA XV**

### **Černá listina provozovatelů a společností**

(podle článku 20)

Černá listina provozovatelů a společností zahrnují jména a adresy:

- provozovatelů lodí a společností, kteří provozují loď či lodě, jimž byl během posledních 12 měsíců odepřen přístup do přístavu členského státu;
- provozovatelů lodí a společností, kteří provozují loďstvo, z něž více než jedna loď byla během posledních 12 měsíců zadržena v přístavu členského státu,
- provozovatelů lodí a společností, jejichž loď byla více než jednou během posledních 12 měsíců zadržena v přístavu členského státu.

↓ 2001/106/ES čl. 1 odst. 25  
(přizpůsobený)  
⇒ nový

PŘÍLOHA X XVI X

Údaje poskytované v rámci sledování provádění při uplatňování článku 17

X (podle článku 22) X

1. Členské státy poskytují každoročně nejpozději do 1. července dubna Komisi níže uvedené údaje za předchozí rok.

- 1.1. Počet inspektorů působících v jejich zastoupení v rámci státní přístavní inspekce.

Tyto údaje musejí být sdělovány Komisi s použitím tabulky tohoto vzoru  
X <sup>(1)(2)</sup> X

| Přístav /<br>oblast | Počet inspektorů<br>pracujících na plný<br>pracovní úvazek<br>X (A) X | Počet inspektorů<br>pracujících na<br>částečný pracovní<br>úvazek X (B) X | Přechod<br>X (B) X na plný<br>pracovní úvazek<br>X (C) X | ⇒ Celkem ⇐<br>⇒ (A+C) ⇐ |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------|
| Přístav X<br>....   |                                                                       |                                                                           |                                                          |                         |
| Přístav Y<br>....   |                                                                       |                                                                           |                                                          |                         |
| CELKEM              |                                                                       |                                                                           |                                                          |                         |

- (1) Pokud inspekce prováděná v rámci státní přístavní inspekce představuje jen část práce inspektorů, je nutno převést celkový počet inspektorů na počet rovnající se počtu inspektorů s plným pracovním úvazkem. ⇒ Pokud tentýž inspektor pracuje ve více přístavech či zeměpisných oblastech, musí se za každý přístav započítat odpovídající část pracovního úvazku. ⇐

- X <sup>(2)</sup> X Tyto údaje musejí být předkládány na celostátní úrovni a za každý přístav daného členského státu. Pro účel této přílohy se přístavem rozumí jednotlivý přístav a zeměpisná oblast, který nebo kterou má na starosti inspektor nebo tým inspektorů a která případně zahrnuje i několik jednotlivých přístavů. ~~Tentýž inspektor může pracovat ve více než v jednom přístavu nebo ve více než v jedné zeměpisné oblasti.~~

- 1.2. Celkový celostátní počet jednotlivých lodí, které vpluly do jejich přístavů.  
⇒ Tento počet bude tvořen počtem cizích lodí, na které se vztahuje tato směrnice, které vpluly do jejich přístavu na vnitrostátní úrovni a byly počítány pouze jednou. ⇐

2. Členské státy musejí ~~bud~~

- a) předkládat Komisi každých ~~⇒ tři~~ ~~⇐ šest měsíců~~ seznam pohybů jednotlivých lodí, kromě plavidel pravidelné ~~⇒ osobní a nákladní~~ ~~⇐ trajektové přepravy,~~ které vstoupily do jejich přístavů či oznámili přístavnímu orgánu příjezd ke kotvišti, ~~⇒ u každého pohybu lodí~~ ~~⇐ s uvedením jejich identifikačního čísla IMO a jejich dne příjezdu~~ ~~nebo~~ ~~⇒ a přístavu či kotviště.~~ Seznam se předkládá ve formě sešitového programu, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace. Tento seznam se poskytne do 4 měsíců od konce období, s nímž dané údaje souvisejí. ~~⇐~~

~~⇒ a~~ ~~⇐~~

- b) ~~předkládat systému Sirenae identifikační číslo IMO a datum příjezdu lodí,~~ ~~kromě plavidel služeb pravidelné trajektové přepravy, které denně připlouvaly do jejich přístavů.~~ Členské státy musejí předkládat poskytnout Komisi ~~⇒ oddělené~~ ~~⇐ seznamy~~ plavidel služeb pravidelné ~~⇒ osobní a nákladní~~ ~~⇐ trajektové přepravy uvedených v písmeních a) a b),~~ a to nejpozději do šesti měsíců po provedení této směrnice a poté vždy, kdy v těchto službách dojde ke změnám. ~~⇒ Seznam bude u každé lodě uvádět její identifikační číslo IMO, název a trasu její plavby. Seznam se předkládá ve formě sešitového programu, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace.~~ ~~⇐~~

## **PŘÍLOHA XVII**

### **Část A**

#### **Zrušená směrnice a její následné změny**

(podle článku 30)

Směrnice Rady 95/21/ES  
(Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.)

Směrnice Rady 98/25/ES  
(Úř. věst. L 133, 7.5.1998, s. 19.)

Směrnice Komise 98/42/ES  
(Úř. věst. L 184, 27.6.1998, s. 40.)

Směrnice Komise 1999/97/ES  
(Úř. věst. L 331, 23.12.1999, s. 67.)

Směrnice Evropského parlamentu a  
Rady 2001/106/ES  
(Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 17.)

Směrnice Evropského parlamentu a  
Rady 2002/84/ES  
(Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53.)

(pouze článek 4)

## Část B:

### Seznam lhůt pro provedení do vnitrostátního práva

(podle článku 30)

| Směrnice             | Lhůta pro provedení do vnitrostátního práva |
|----------------------|---------------------------------------------|
| Směrnice 95/21/ES    | 30. červen 1996                             |
| Směrnice 98/25/ES    | 11. červenec 1998                           |
| Směrnice 98/42/ES    | 30. září 1998                               |
| Směrnice 1999/97/ES  | 13. prosinec 2000                           |
| Směrnice 2001/106/ES | 22. červenec 2003 <sup>1</sup>              |
| Směrnice 2002/84/ES  | 23. listopad 2003                           |

<sup>1</sup> Podle článku 3 směrnice 2001/106/ES „Komise vyhodnotí uplatňování této směrnice nejpozději do 22. července 2006. Přezkum zahrne mimo jiné i počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě a počet provedených inspekcí, včetně povinných rozšířených inspekcí. Závěry tohoto hodnocení sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a na jeho základě rozhodne, zda je nutné navrhnout změnu této směrnice nebo další právní předpisy v této oblasti.“

**PŘÍLOHA XVIII**

**SROVNÁVACÍ TABULKA**

| Směrnice 95/21/ES            | Tato směrnice              |
|------------------------------|----------------------------|
| Úvodní slova článku 1        | Úvodní slova článku 1      |
| čl. 1 první odrážka          | čl. 1 písm. a)             |
| čl. 1 druhá odrážka          | čl. 1 písm. b)             |
| Úvodní slova článku 2        | Úvodní slova článku 2      |
| Úvodní slova čl. 2 odst. 1   | Úvodní slova čl. 2 odst. 1 |
| čl. 2 odst. 1 první odrážka  | čl. 2 odst. 1 písm. a)     |
| čl. 2 odst. 1 druhá odrážka  | čl. 2 odst. 1 písm. b)     |
| čl. 2 odst. 1 třetí odrážka  | čl. 2 odst. 1 písm. c)     |
| čl. 2 odst. 1 čtvrtá odrážka | čl. 2 odst. 1 písm. d)     |
| čl. 2 odst. 1 pátá odrážka   | čl. 2 odst. 1 písm. e)     |
| čl. 2 odst. 1 šestá odrážka  | čl. 2 odst. 1 písm. f)     |
| čl. 2 odst. 1 sedmá odrážka  | čl. 2 odst. 1. písm. g)    |
| čl. 2 odst. 1 osmá odrážka   | čl. 2 odst. 1 písm. h)     |
| čl. 2 odst. 2                | čl. 2 odst. 2              |
| -                            | čl. 2 odst. 3              |
| čl. 2 odst. 3                | čl. 2 odst. 4              |
| čl. 2 odst. 4                | čl. 2 odst. 5              |
| -                            | čl. 2 odst. 6              |
| čl. 2 odst. 5                | čl. 2 odst. 7              |
| -                            | čl. 2 odst. 8              |
| -                            | čl. 2 odst. 9              |

|                                                |                                                |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| čl. 2 odst. 6                                  | čl. 2 odst. 10                                 |
| čl. 2 odst. 7                                  | čl. 2 odst. 11                                 |
| čl. 2 odst. 8                                  | čl. 2 odst. 12                                 |
| -                                              | čl. 2 odst. 13                                 |
| čl. 2 odst. 9                                  | čl. 2 odst. 14                                 |
| -                                              | čl. 2 odst. 15                                 |
| čl. 2 odst. 10                                 | čl. 2 odst. 16                                 |
| -                                              | čl. 2 odst. 17                                 |
| -                                              | čl. 2 odst. 18                                 |
| -                                              | čl. 2 odst. 19                                 |
| Úvodní slova čl. 3 odst. 1 prvního pododstavce | Úvodní slova čl. 3 odst. 1 prvního pododstavce |
| čl. 3 odst. 1 první pododstavec, první odrážka | čl. 3 odst. 1 první pododstavec, písm. a)      |
| čl. 3 odst. 1 první pododstavec, druhá odrážka | čl. 3 odst. 1 první pododstavec, písm. b)      |
| čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec                | čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec                |
| čl. 3 odst. 2 až 4                             | čl. 3 odst. 2 až 4                             |
| -                                              | čl. 4 odst. 1                                  |
| článek 4                                       | čl. 4 odst. 2 první pododstavec                |
| -                                              | čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec                |
| -                                              | čl. 5 odst. 1 až 3                             |
| čl. 5 odst. 1                                  | čl. 5 odst. 4                                  |
| -                                              | čl. 5 odst. 5                                  |
| čl. 5 odst. 2 až 5                             | -                                              |
| -                                              | článek 6                                       |
| Úvodní slova čl. 6 odst. 1                     | Úvodní slova čl. 7 odst. 1                     |
| čl. 6 odst. 1 písm. a)                         | čl. 7 odst. 1 písm. a)                         |
| -                                              | čl. 7 odst. 1 písm. b)                         |

čl. 6 odst. 1 písm. b)

-

čl. 6 odst. 2

čl. 6 odst. 3

čl. 6 odst. 4

čl. 7 odst. 1 a 2

čl. 7 odst. 3 písm. a)

čl. 7 odst. 3 písm. b)

čl. 7 odst. 4 první pododstavec

čl. 7 odst. 4 druhý pododstavec

čl. 7 odst. 5

čl. 7 odst. 6

čl. 7a odst. 1

čl. 7a odst. 2

-

čl. 7a odst. 3 až 5

čl. 7b odst. 1 a 2

čl. 7b odst. 3

článek 8

-

čl. 9 odst. 1 a 2

-

čl. 9 odst. 3 až 7

-

článek 9a

čl. 10 odst. 1 až 3

-

čl. 7 odst. 1 písm. c)

čl. 7 odst. 2

čl. 7 odst. 3

čl. 7 odst. 4

čl. 7 odst. 5

čl. 8 odst. 1 a 2 první pododstavec

-

čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec

čl. 8 odst. 3 první pododstavec

-

čl. 8 odst. 4

-

čl. 9 odst. 1

čl. 9 odst. 2 první pododstavec

čl. 9 odst. 2 druhý pododstavec -

čl. 9 odst. 3 až 5

čl. 10 odst. 1 a 2

-

článek 11

článek 12

čl. 13 odst. 1 a 2

článek 13 odst. 3

čl. 13 odst. 4 až 8

čl. 13 odst. 9

-

čl. 14 odst. 1 až 3

čl. 14 odst. 4

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| čl. 11 odst. 1                   | čl. 15 odst. 1                   |
| -                                | čl. 15 odst. 2                   |
| čl. 11 odst. 2                   | čl. 15 odst. 3 první pododstavec |
| čl. 11 odst. 3 první pododstavec | -                                |
| čl. 11 odst. 3 druhý pododstavec | čl. 15 odst. 3 druhý pododstavec |
| čl. 11 odst. 4 až 6              | čl. 15 odst. 4 až 6              |
| čl. 12 odst. 1 až 3              | čl. 16 odst. 1 až 3              |
| čl. 12 odst. 4 první pododstavec | čl. 16 odst. 4 první pododstavec |
| čl. 12 odst. 4 druhý pododstavec | -                                |
| -                                | čl. 16 odst. 5 až 7              |
| čl. 13 odst. 1                   | čl. 17 odst. 1 první pododstavec |
| -                                | čl. 17 odst. 1 druhý pododstavec |
| čl. 13 odst. 2                   | čl. 17 odst. 2                   |
| -                                | čl. 17 odst. 3                   |
| čl. 14 odst. 1                   | čl. 18 odst. 1                   |
| čl. 14 odst. 2 první pododstavec | čl. 18 odst. 2 první pododstavec |
| -                                | čl. 18 odst. 2 druhý pododstavec |
| čl. 14 odst. 2 druhý pododstavec | čl. 18 odst. 2 třetí pododstavec |
| čl. 14 odst. 3                   | čl. 18 odst. 3                   |
| čl. 15 odst. 1                   | čl. 19 odst. 1                   |
| čl. 15 odst. 2 až 4              | -                                |
| čl. 15 odst. 5                   | čl. 19 odst. 2                   |
| -                                | článek 20                        |
| čl. 16 odst. 1 a 2               | čl. 21 odst. 1 a 2               |
| čl. 16 odst. 2a                  | čl. 21 odst. 3                   |
| čl. 16 odst. 3                   | čl. 21 odst. 4                   |

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| článek 17                      | čl. 22 odst. 1 |
| -                              | čl. 22 odst. 2 |
| -                              | článek 23      |
| článek 18                      | článek 24      |
| článek 19                      | článek 25      |
| -                              | článek 26      |
| článek 19a                     | článek 27      |
| článek 3 směrnice 2001/106/ES, | článek 28      |
| článek 20                      | článek 29      |
| -                              | článek 30      |
| článek 21                      | článek 31      |
| článek 22                      | článek 32      |
| příloha I                      | příloha I      |
| -                              | příloha II     |
| -                              | příloha III    |
| příloha II                     | příloha IV     |
| příloha III                    | příloha V      |
| příloha IV                     | příloha VI     |
| -                              | příloha VII    |
| příloha V                      | příloha VIII   |
| příloha VI                     | příloha XI     |
| příloha VII                    | příloha XII    |
| příloha VIII                   | příloha XIV    |
| příloha IX                     | příloha X      |
| příloha X                      | příloha XVI    |
| příloha XI                     | příloha IX     |

příloha XII

-

-

-

-

-

příloha XIII

příloha XV

příloha XVII

příloha XVIII

---

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### 1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o státní přístavní inspekci

### 2. RÁMEC ABM / ABB

Oblast politiky: energie a doprava

Činnosti: námořní a vnitrozemská vodní doprava, intermodalita

### 3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc (bývalá linie BA)) včetně okruhů: nepoužije se

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu: nepoužije se

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby přidejte řádky): nepoužije se

| Rozpočtová linie | Druh výdajů |                                              | Nové     | Příspěvek ESVO | Příspěvky od kandidátských zemí | Okruh ve finančním výhledu |
|------------------|-------------|----------------------------------------------|----------|----------------|---------------------------------|----------------------------|
|                  | Pov./Nepov  | Rozl. <sup>1</sup> /<br>Nerozl. <sup>2</sup> | ANO / NE | ANO / NE       | ANO / NE                        | č. [...]                   |
|                  | Pov./Nepov  | Rozl./Nerozl.                                | ANO / NE | ANO / NE       | ANO / NE                        | č. [...]                   |

### 4. SHRUTÍ ZDROJŮ

#### 4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

| <u>Druh výdajů</u> | <u>oddíl č.</u> |  | <u>Rok n</u> | <u>n + 1</u> | <u>n + 2</u> | <u>n + 3</u> | <u>n + 4</u> | <u>n + 5</u><br><u>a</u><br><u>násl.</u> | <u>Celkem</u> |
|--------------------|-----------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------------|---------------|
|--------------------|-----------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------------------|---------------|

Provozní výdaje<sup>3</sup>

|                             |            |          |          |          |          |          |          |          |              |
|-----------------------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|
| <u>Položky závazků (PZ)</u> | <u>8.1</u> | <u>a</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>žádné</u> |
| <u>Položky plateb (PP)</u>  |            | <u>b</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>žádné</u> |

<sup>1</sup> Rozlišené položky

<sup>2</sup> Nerozlišené položky

<sup>3</sup> Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

Administrativní výdaje jako součást referenční částky<sup>4</sup>

|                                                |              |          |          |          |          |          |          |          |              |
|------------------------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|
| <b>Technická a administrativní pomoc (TAP)</b> | <b>8.2.4</b> | <b>c</b> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <b>žádné</b> |
|------------------------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|

**CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA**

|                        |  |                       |          |          |          |          |          |          |                                      |
|------------------------|--|-----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------------------------------|
| <u>Položky závazků</u> |  | <u>a+</u><br><u>c</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <b>Nevztahuje se na tento návrh.</b> |
| <u>Položky plateb</u>  |  | <u>b+</u><br><u>c</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <u>0</u> | <b>Nevztahuje se na tento návrh.</b> |

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky<sup>5</sup>

|                                                                                                                    |              |          |              |              |              |              |              |              |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Lidské zdroje a související výdaje (NDA)</b>                                                                    | <b>8.2.5</b> | <b>d</b> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.324</u> |
| <b>Administrativní náklady kromě lidských zdrojů a souvisejících nákladů nezahrnuté do referenční částky (NDA)</b> | <b>8.2.6</b> | <b>e</b> | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     |

**Celkové orientační finanční náklady akce**

|                                                  |  |                                      |              |              |              |              |              |              |              |
|--------------------------------------------------|--|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <u>PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje</u> |  | <u>a+c</u><br><u>+d+</u><br><u>e</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.324</u> |
| <u>PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje</u> |  | <u>b+c</u><br><u>+d+</u><br><u>e</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.054</u> | <u>0.324</u> |

**Podrobnosti o spoluúčasti**

Legislativní návrh nezahrnuje spolufinancování ze strany členských států.

*v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)*

| <b>Spolufinancující instituce</b>        |                                     | <b>Rok n</b> | <b>n + 1</b> | <b>n + 2</b> | <b>n + 3</b> | <b>n + 4</b> | <b><u>n + 5</u><br/><u>a</u><br/><u>násl.</u></b> | <b>Celkem</b> |
|------------------------------------------|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------------------------|---------------|
| <u>.....</u>                             | <b>f</b>                            | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>                                          | <u>0</u>      |
| <b>PZ CELKEM včetně spolufinancování</b> | <b><u>a+c+</u><br/><u>d+e+f</u></b> | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>                                          | <u>0</u>      |

**4.1.2. Slučitelnost s finančním plánem**

- ☒ Návrh je slučitelný se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh si může vyžádat uplatnění ustanovení interinstitucionální dohody<sup>6</sup> (nástroj pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

<sup>4</sup> Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

<sup>5</sup> Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

<sup>6</sup> Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

#### 4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- ☒ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy  
☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

**NB: Veškeré podrobnosti a poznámky ke způsobu výpočtu účinku na příjmy je třeba uvést v samostatné příloze.**

v milionech EUR (zaokrouhлено na 1 desetinné místo)

| <u>Rozpočtová<br/>linie</u> | <u>Návratnost</u>                       | <u>Před<br/>akcí<br/>[rok<br/>n-1]</u> | <u>Situace po akci</u> |              |              |              |              |                          |
|-----------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
|                             |                                         |                                        | <u>Rok n</u>           | <u>[n+1]</u> | <u>[n+2]</u> | <u>[n+3]</u> | <u>[n+4]</u> | <u>[n+5]<sup>7</sup></u> |
|                             | <i>a) Příjmy v absolutním vyjádření</i> |                                        | <u>0</u>               | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>                 |
|                             | <i>b) Změna v příjmech</i>              | <u>Δ</u>                               | <u>0</u>               | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>     | <u>0</u>                 |

#### 4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

(Řízení současnými pracovníky).

| <u>Roční potřeba</u>                              | <u>Rok n<br/>(2007*)</u> | <u>n + 1</u> | <u>n + 2</u> | <u>n + 3</u> | <u>n + 4</u> | <u>n + 5 a<br/>násl.</u> |
|---------------------------------------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| <b><u>Celková potřeba<br/>lidských zdrojů</u></b> | <u>0.5</u>               | <u>0.5</u>   | <u>0.5</u>   | <u>0.5</u>   | <u>0.5</u>   | <u>0.5</u>               |

## 5. CHARACTERISTIKY A CÍLE

### 5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém plánu

Cílem státní přístavní inspekce je ověřovat prostřednictvím inspekci, které v přístavech daného státu provádí příslušný orgán, zda lodě třetí země, které do těchto přístavů připlouvají, splňují platné mezinárodní úmluvy a zda nepředstavují riziko pro námořní bezpečnost, mořské prostředí nebo životní a pracovní podmínky na palubě. Je důležité vyjasnit, zjednodušit a zlepšit soubor právních předpisů Společenství o státní přístavní inspekci. Tento cíl je jednak právně nezbytný, aby se zohlednil vývoj mezinárodních právních předpisů, právních předpisů Společenství a Pařížského memoranda a zohlednily také následky rozšíření pravidel státní přístavní inspekce na nové členské státy, a je také politicky nezbytný, aby se zohlednily nové směry v politice Evropské unie plynoucí z lisabonské strategie a ze zlepšení regulačního prostředí v Evropské unii.

### 5.2. Přidaná hodnota intervence Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Individuální opatření členských států jsou svoji povahou neslučitelná s cíly státní přístavní inspekce, která má zajistit, aby byly v konkrétním zeměpisném regionu harmonizovaně prováděny inspekce na palubě. Jedním z cílů opatření navíc je na

<sup>7</sup>

Additional columns should be added if necessary, i.e. if the duration of the action exceeds 6 years.

### 5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

- přepřipracování směrnice 95/21/ES a jejich početných následných změn do jediného konsolidovaného textu;
- soulad s politickými požadavky Evropského parlamentu, Rady a Komise na zlepšení námořní bezpečnosti po nehodě tankeru Prestige;
- aktualizace řady ustanovení směrnice s ohledem na vývoj mezinárodních úmluv a dohod a právních předpisů Společenství;
- zavedení opatření na zlepšení uplatňování směrnice a na sledování jejího provádění, zejména prostřednictvím užší spolupráce a výměny informací;
- posílení některých stávajících ustanovení, zejména s cílem uvalovat přísné sankce na lodí nespĺňující standardy; to znamená především rozšíření a posílení odepření přístupu za vícenásobná zadržení;
- řada ustanovení na uvolnění inspekci u kvalitních lodí;
- zavedení zásad nového inspekčního režimu zejména s ohledem na omezení související s režimem současným.

#### 5.4. Způsob provádění (orientační)

Uved'te způsob provádění<sup>8</sup> akce.

- ☐ **Centralizované řízení**
- ☒ přímo ze strany Komise
- ☐ nepřímá z titulu delegované pravomoci na:
- ☐ výkonné agentury
  - ☐ subjekty, které Společenství zřídila a o nichž se zmiňuje článek 185 finančního nařízení
  - ☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

<sup>8</sup> Zvolíte-li více než jeden způsob, uveďte další podrobnosti v části „příslušné poznámky“ tohoto bodu.

☐ ***Sdílené nebo decentralizované řízení***

- ☐ se členskými státy
- ☐ spolu s třetími zeměmi

☐ ***Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)***

Poznámky:

## **6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ**

Předloha směrnice obsahuje ustanovení, které od členských států vyžaduje, aby Komisi oznámily vnitrostátní prováděcí opatření, která mají být přijata s ohledem na provedení této směrnice do vnitrostátního práva.

Pokud členský stát tato vnitrostátní prováděcí opatření neoznámí (nebo je neoznámí v plném rozsahu), budou automaticky zahájena řízení pro porušení povinnosti v souladu s článkem 226 Smlouvy.

Evropská agentura pro námořní bezpečnost bude pomáhat při sledování provádění směrnice členskými státy.

### **6.1. Hodnocení**

#### **6.1.1. Hodnocení předem (ex-ante)**

Komise se soustředila na posouzení dopadu hlavních opatření zavedených do směrnice, která by mohla mít dopad na provozovatele a námořní orgány, aby zejména vyhodnotila, zda zavedená opatření nepovedou ke zvýšení počtu lodí, které jsou těmito opatřeními ovlivněny.

Dopady na různé zúčastněné strany jsou následující:

- Subjekty EU: návrh posiluje stávající ustanovení o zveřejňování (černá listina) a sledování provádění směrnice. V praxi budou tyto prováděcí úkoly svěřeny Evropské agentuře pro námořní bezpečnost.
- Námořní orgány odpovědné za státní přístavní inspekci: do případného zavedení nového inspekčního režimu neznamena tento návrh pro činnosti orgánů odpovědných za státní přístavní inspekce žádné velké změny.
- Přístavní orgány budou mít důležitější úlohu při zlepšení státní přístavní inspekce, zejména prostřednictvím výměny informací mezi přístavy a inspekčními středisky. Tato správní a logistická opatření mohou vést ke zvýšení místních nákladů přístavních orgánů, jsou však nezbytná pro zajištění toho, že je uplatňování směrnice maximálně účinné.
- Služby lodivodů: navrhované opatření je přímou reakcí na výslovný požadavek Rady ministrů dopravy po nehodě tankeru Prestige. Nelze předvídat jeho množstevní dopad na počet ohlášených lodí.

- Provozovatelé lodí: obecně návrh zlepšuje kapacitu provozovatelů kvalitních lodí (méně inspekcí, lepší plánování v přístavech určení, kvalifikovanější inspektoři, a tím i snížení rizika nesprávných či neodůvodněných inspekcí).
- Námořníci: nová ustanovení zaručují, že stížnosti týkající se životních a pracovních podmínek na palubě budou řešeny účinněji.

6.1.2. *Opatření přijatá po předběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

Nevztahuje se na tento návrh.

6.1.3. *Podmínky a častost budoucích hodnocení*

Nevztahuje se na tento návrh.

**7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM**

Nevztahuje se na tento návrh.

## 8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

### 8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti: nevztahuje se na tento návrh

*Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)*

| (Je třeba uvést<br>cílové okruhy,<br>akce a výstupy)  | Typ<br>výstupů | Prům.<br>nákl. | Rok n            |                   | Rok n+1          |                   | Rok n+2          |                   | Rok n+3          |                   | Rok n+4          |                   | Rok n+5 a násl.  |                   | CELKEM           |                   |
|-------------------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|                                                       |                |                | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem | Počet<br>výstupů | Náklady<br>celkem |
| PROVOZNÍ<br>CÍL            č. 1 <sup>9</sup><br>..... |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Opatření 1.....                                       |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| - Výstup 1                                            |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| - Výstup 2                                            |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Opatření<br>2.....                                    |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| - Výstup 1                                            |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Mezisoučet cíl 1                                      |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| PROVOZNÍ<br>CÍL            č. 2<br>.....              |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Opatření 1...                                         |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| - Výstup 1                                            |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Mezisoučet cíl 2                                      |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| PROVOZNÍ<br>CÍL            č. n<br>.....              |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| Mezisoučet cíl n                                      |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |
| NÁKLADY<br>CELKEM                                     |                |                |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |

<sup>9</sup>

Jak je popsáno v bodě 5.3

## 8.2. Administrativní výdaje

### 8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

| Pracovní místa                                                    |            | Personál použitý k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků) |         |         |         |         |         |
|-------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                   |            | Rok n                                                                                                                    | Rok n+1 | Rok n+2 | Rok n+3 | Rok n+4 | Rok n+5 |
| Úředníci a dočasní zaměstnanci <sup>10</sup> (06 01 01)           | A*/AD      | 0.5                                                                                                                      | 0.5     | 0.5     | 0.5     | 0.5     | 0.5     |
|                                                                   | B*, C*/AST | 0                                                                                                                        | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| Personál financovaný <sup>11</sup> dle čl. XX 01 02               |            | 0                                                                                                                        | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| Ostatní zaměstnanci financovaní <sup>12</sup> dle čl. XX 01 04/05 |            | 0                                                                                                                        | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| <b>CELKEM</b>                                                     |            | 0.5                                                                                                                      | 0.5     | 0.5     | 0.5     | 0.5     | 0.5     |

### 8.2.2. Popis úkolů, které se odvíjejí z akce: úkoly

Změny systému státní přístavní inspekce Společenství rozšiřují pravomoc Společenství v oblasti námořní bezpečnosti. Zvýšení lidských zdrojů – odhaduje se na ½ A úředníků – je nezbytné na řádné sledování provádění směrnice.

### 8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, která se budou vyžadovat v rámci příštího procesu RSP / PNR
- ☒ Pracovní místa převedená ze stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeořazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

<sup>10</sup> Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

<sup>11</sup> Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

<sup>12</sup> Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

| Rozpočtová linie<br>(Číslo a název)                                                     | Rok n | Rok<br>n+1 | Rok<br>n+2 | Rok<br>n+3 | Rok<br>n+4 | Rok n+5<br>a násl. | CELKEM |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------|------------|------------|------------|--------------------|--------|
| <b>1. Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)</b> |       |            |            |            |            |                    | 0      |
| Výkonné agentury <sup>13</sup>                                                          |       |            |            |            |            |                    | 0      |
| Další technická a administrativní pomoc                                                 |       |            |            |            |            |                    | 0      |
| - interní ( <i>intra muros</i> )                                                        |       |            |            |            |            |                    | 0      |
| - externí ( <i>extra muros</i> )                                                        |       |            |            |            |            |                    | 0      |
| <b>Technická a administrativní pomoc celkem</b>                                         |       |            |            |            |            |                    | 0      |

8.2.5. Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

| Druh lidských zdrojů                                                                                              | Rok n | Rok<br>n+1 | Rok<br>n+2 | Rok n+3 | Rok n+4 | Rok n+5<br>a násl. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------|------------|---------|---------|--------------------|
| Úředníci a dočasní zaměstnanci (06 01 01)                                                                         | 0.054 | 0.054      | 0.054      | 0.054   | 0.054   | 0.054              |
| Personál financovaný dle čl. XX 01 02 (pomocný, detašovaný, smluvní personál, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii) | 0     | 0          | 0          | 0       | 0       | 0                  |
| <b>Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)</b>                    | 0.054 | 0.054      | 0.054      | 0.054   | 0.054   | 0.054              |

Výpočet – Úředníci a dočasní zaměstnanci

$$(0.5 \times €108\,000 = €54\,000)$$

Výpočet – pracovníci financování podle čl. XX 01 02

žádní

<sup>13</sup> Je třeba uvést odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčné výkonné agentury.

### 8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

|                                                                                                                      | Rok<br>m | Rok<br>n+1 | Rok<br>n+2 | Rok<br>n+3 | Rok<br>n+4 | Rok<br>n+5<br>a<br>násl. | CELKEM |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| XX 01 02 11 01 – Služební cesty                                                                                      | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0*     |
| XX 01 02 11 02 – Schůze a konference                                                                                 | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| XX 01 02 11 03 – Výbory <sup>14</sup>                                                                                | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace                                                                                 | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| XX 01 02 11 05 - Informační systémy                                                                                  | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| <b>2. Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)</b>                                                              | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| <b>3. Ostatní výdaje administrativního charakteru</b> (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)                   | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |
| <b>Administrativní výdaje celkem, kromě lidských zdrojů a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)</b> | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                        | 0      |

\* žádný dopad na současný rozpočet pro služební cesty

Výpočet - ***Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky***

*Nevztahuje se na tento návrh.*

<sup>14</sup> Uved'te přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.