

Oznámení č.	Obsah	Strana
III	<i>Přípravné akty</i>	
	RADA	
2008/C 198 E/01	Společný postoj (ES) č. 20/2008 ze dne 6. června 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o státní přístavní inspekci (přpracovaná verze) ⁽¹⁾	1

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 20/2008

přijatý Radou dne 6. června 2008

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o státní přístavní inspekci (přepracovaná verze)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 198 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ⁽⁴⁾ byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.
- (2) Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států.
- (3) Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích.
- (4) Bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi mohou být účinně zlepšeny výrazným

snížením výskytu nevyhovujících lodí ve vodách Společenství, čehož se dosáhne důsledným uplatňováním úmluv, mezinárodních předpisů a rezolucí.

- (5) Odpovědnost za sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, spočívá v první řadě na státu vlajky. Stát vlajky, který se v případě potřeby opírá o uznané organizace, ručí v plném rozsahu za úplnost a účinnost inspekcí a prohlídek provedených za účelem vydání příslušných osvědčení. Odpovědnost za udržování stavu lodí a jejího vybavení po prohlídce za účelem potvrzení souladu s požadavky mezinárodních úmluv vztahujícími se na loď nese lodní společnost. Rada států vlajky však nezavádí a neuplatňuje mezinárodní normy dostatečně. Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, jako druhý způsob boje proti nevyhovující lodní dopravě, by mělo být napříště prováděno rovněž státem přístavu, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě.

- (6) 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.

- (7) Odvětví námořní dopravy je vystaveno teroristickým činům. Opatření týkající se bezpečnosti dopravy by měla být účinně prováděna a členské státy by měly prostřednictvím bezpečnostních kontrol důkladně sledovat dodržování předpisů týkajících se bezpečnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).⁽⁴⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

- (8) Mělo by být využito zkušeností získaných během uplatňování Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsaného v Paříži dne 26. ledna 1982 (dále jen „Pařížské memorandum“).
- (9) Evropská agentura pro námořní bezpečnost zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002⁽¹⁾ by měla poskytovat nezbytnou podporu při zajištění jednotného a účinného provádění systému státní přístavní inspekce. Evropská agentura pro námořní bezpečnost by měla přispívat zejména k rozvoji a zavedení inspekční databáze zřízené v souladu s touto směrnicí a harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.
- (10) Cílem účinného systému státní přístavní inspekce by mělo být zajištění pravidelné inspekce všech lodí, které vplouvají do některého přístavu v Evropské unii. Inspekce by se měly zaměřit na nevyhovující lodě, zatímco vyhovující lodě, tedy lodě, jejichž inspekční záznamy jsou uspokojivé nebo jež plují pod vlajkou státu, který vyhovuje podmínkám dobrovolného auditu členských států *Mezinárodní námořní organizace (IMO)*, by inspekcím tak často podrobovány být neměly. Tato nová opatření týkající se inspekci by měla být začleněna do systému státní přístavní inspekce Společenství, jakmile budou definovány jeho jednotlivé aspekty, a na základě systému sdílení inspekci, v němž každý stát přispívá přiměřeně k dosažení cíle Společenství, jímž je komplexní systém inspekci. Členské státy by měly dále, s přihlédnutím k objemu a povaze lodní dopravy v jednotlivých přístavech, přijmout a udržovat potřebný počet pracovníků, včetně kvalifikovaných inspektorů.
- (11) Systém inspekci stanovený touto směrnicí zohledňuje práci vykonanou v rámci Pařížského memoranda. Vzhledem k tomu, že veškeré změny vyplývající z Pařížského memoranda by dříve, než budou použitelné v rámci EU, měly být odsouhlaseny na úrovni Společenství, měla by být zavedena a udržována úzká koordinace mezi Společenstvím a Pařížským memorandem, a to za účelem dosažení co největšího souladu.
- (12) Komise by měla řídit a aktualizovat inspekční databázi v úzké spolupráci s Pařížským memorandem. Inspekční databáze by měla zahrnovat inspekční údaje členských států a všech států, které jsou stranami Pařížského memoranda. Do doby, než bude systém pro výměnu námořních informací Společenství – SafeSeaNet plně provozuschopný a bude umožňovat automatické zaznamenávání údajů týkajících se vplutí lodí do přístavů do inspekční databáze, měly by členské státy poskytovat Komisi informace nezbytné k zajištění řádného sledování uplatňování směrnice, zejména pokud jde o pohyb lodí.
- Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy by měla Komise získávat z inspekční databáze údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, v nichž se má provést inspekce, o pohybu lodí a stanovit inspekční závazky pro každý členský stát. Inspekční databáze by rovněž měla umožňovat spolupráci s jinými databázemi Společenství týkajícími se námořní bezpečnosti.
- (13) Členské státy by měly usilovat o přezkoumávání způsobů, jakým se vyhotovují bílé/šedé/černé listiny států vlajky v rámci Pařížského memoranda, aby tak zajistily jejich spravedlivost, zejména pokud jde o způsob, jakým přistupují ke státům vlajky s malými flotilami.
- (14) Pravidla a postupy státní přístavní inspekce, včetně kritérií pro zadržování lodí, by měly být v zájmu zajištění stále účinnosti ve všech přístavech sjednoceny, což by rovněž velmi významně snížilo záměrné využívání některých přístavů určených za účelem obcházení sítě řádných inspekci.
- (15) Lodě vplouvající do přístavů Společenství podléhají pravidelným a dodatečným inspekcím, jež zahrnují kontrolu předem určených oblastí u každé lodi, které se budou lišit podle typu lodí, typu inspekce a zjištění předchozích státních přístavních inspekci. Inspekční databáze by měly obsahovat prvky napomáhající identifikovat rizikové oblasti, které mají být předmětem inspekce.
- (16) Některé kategorie lodí představují po dosažení určitého stáří závažné riziko nehod nebo znečištění, a měly by proto být podrobeny rozšířené inspekci. Podrobnosti takové rozšířené inspekce by měly být stanoveny.
- (17) Podle systému inspekci stanoveného touto směrnicí závisí interval pravidelných inspekci lodí na jejich rizikovém profilu, který je určen na základě určitých obecných a historických parametrů. U lodí s vysokým rizikem by tento interval neměl překročit šest měsíců.
- (18) S cílem poskytnout příslušným orgánům státní přístavní inspekce informace o lodích v přístavech by přístavní orgány nebo k tomu určené orgány nebo subjekty měly zaslat hlášení o vplutí lodí, pokud možno při jejich přijetí, zejména v závislosti na jejich schopnosti udržovat dostatečné zdroje mimo běžnou pracovní dobu svých úřadů.

(¹) Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1891/2006 (Úř. věst. L 394, 30.12.2006, s. 1).

- (19) Některé lodě představují z důvodu svého špatného stavu, výkonnosti státu vlajky a své minulosti zjevné riziko pro námořní bezpečnost a mořské prostředí. Proto Společenství může oprávněně odrazovat tyto lodě od vplutí do přístavů členských států. Odepření přístupu by mělo být přiměřené a mohlo by vést k odepření přístupu na dobu neurčitou, pokud provozovatel lodí i přes vícere odepření přístupu a zadržení v přístavech Společenství opakovaně neprovede nápravná opatření. Toto odepření přístupu na dobu neurčitou by mělo být možné zrušit pouze v případě, že bude splněna řada podmínek, zejména podmínek týkajících se státu vlajky lodí a provozovatele, zajišťujících, že dotyčná loď může být provozována bezpečně ve vodách Společenství. V zájmu transparentnosti by měl být zveřejňován seznam lodí, kterým byl přístup do přístavů Společenství odepřen.
- (20) S cílem snížit zatížení některých správních orgánů a společností v důsledku opakovaných inspekcí, se při stanovení rizikového profilu lodí, intervalů mezi inspekčními a splnění inspekčního závazku každého členského státu by se měly zohlednit prohlídky podle směrnice 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⁽¹⁾ prováděné u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel hostitelským státem, který není státem vlajky plavidla, a které zahrnují nejméně všechny body rozšířené inspekce. S cílem zvýšit úroveň bezpečnosti nezbytnou pro provozování dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly do přístavů a z přístavů členských států by navíc Komise měla přezkoumat, zda je vhodné navrhnout v budoucnu změnu směrnice 1999/35/ES.
- (21) Je nutno napravit nedodržování ustanovení příslušných úmluv. Lodě, které se mají podrobit nápravným opatřením, by měly být zadrženy do doby odstranění zaznamenaných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.
- (22) Mělo by být zaručeno právo na odvolání proti rozhodnutím o zadržení vydaným příslušnými orgány, aby bylo zabráněno neopodstatněným rozhodnutím, která by mohla způsobit nepřiměřená zadržení a zpoždění.
- (23) U orgánů a inspektorů zapojených do činnosti státní přístavní inspekce by nemělo docházet ke střetu zájmů, ať již v souvislosti s přístavem, v němž je inspekce prováděna, nebo s loděmi podrobovanými inspekci či s jinými souvisejícími zájmy. Inspektoři by měli mít odpovídající kvalifikaci a měli by projít náležitou odbornou přípravou s cílem udržet a zlepšit schopnosti pro provádění inspekci. Členské státy by měly spolupracovat při rozvoji a prosazování harmonizovaného systému Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů.
- (24) Lodivodům a přístavním orgánům nebo subjektům by mělo být umožněno poskytovat užitečné informace o zjevných nedostacích zjištěných na lodích.
- (25) Měly by být prošetřeny stížnosti týkající se životních a pracovních podmínek na palubě. Osoba předkládající stížnost by měla být informována o následném postupu ve věci této stížnosti.
- (26) Spolupráce příslušných orgánů členských států a jiných orgánů nebo subjektů je nezbytná k zajištění účinných následných kroků týkajících se lodí, u kterých byly zjištěny nedostatky a kterým bylo povoleno pokračovat v plavbě, a k zajištění výměny informací o lodích v přístavech.
- (27) Inspekční databáze je důležitou součástí státní přístavní inspekce, a proto by členské státy měly zajistit, aby byla aktualizována podle požadavků Společenství.
- (28) Zveřejňování informací o lodích a jejich provozovatelích či společnostech, které nesplňují mezinárodní normy pro bezpečnost, zdraví a ochranu mořského životního prostředí, může být účinným prostředkem, který odradí zasilatele od využívání těchto lodí, a zároveň pobídkou jejich majitelů k provedení nápravných opatření. S ohledem na informace, které mají být zveřejněny, by Komise v zájmu předcházení zbytečnému zdvojení měla navázat úzkou spolupráci se státy Pařížského memoranda a měla by zohlednit všechny zveřejňované informace. Členské státy by měly poskytovat příslušné informace pouze jednou.
- (29) Veškeré náklady na inspekce lodí vedoucí k jejich zadržení a náklady vzniklé zrušením odepření přístupu by měl nést majitel nebo provozovatel lodí.
- (30) Opatření nezbytná k provedení této směrnice 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⁽²⁾.
- (31) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice v návaznosti na související změny úmluv, mezinárodních předpisů a rezolucí a k přijetí prováděcích pravidel k článkům 7 a 9. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním

(¹) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES. (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

(²) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí pozměněné rozhodnutím 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES.

- (32) Jelikož cílů této směrnice, totiž snížení nevyhovující námořní dopravy ve výsošných vodách členských států prostřednictvím zdokonalení systému inspekcí Společenství pro námořní lodě a rozvoje prostředků pro uskutečnění preventivních opatření v oblasti znečišťování moří, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů jejich rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství 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 k dosažení těchto cílů.
- (33) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která představují v porovnání se směrnicí 95/21/ES podstatnou změnu. Povinnost provést ustanovení, jež nebyla změněna, vyplývá z uvedené směrnice.
- (34) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.
- (35) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽¹⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (36) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy by pravidlo *de minimis* mělo umožnit těmto členským státům odchýlit se od ustanovení této směrnice, což znamená, že tyto členské státy, pokud splňují určitá kritéria, nejsou povinny provádět tuto směrnici.
- (37) V zájmu zohlednění toho, že francouzské zámořské departementy patří do jiné zeměpisné oblasti, jsou z velké části stranami jiných regionálních memorand o státní přístavní inspekci než je Pařížské memorandum a jejich dopravní toky s kontinentální Evropou jsou velmi omezené, měl by mít dotčený členský stát možnost vyloučit tyto přístavy ze systému státní přístavní inspekce používaného v rámci Společenství.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je pomoci snížit zásadním způsobem nevyhovující námořní dopravu ve výsošných vodách členských států:

- zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích plujících pod vlajkami všech států;
- zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupů pro inspekce a zadržování, v návaznosti na odborné znalosti a zkušenosti získané v rámci Pařížského memoranda;
- zavedením systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství na základě inspekcí prováděných v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda, jehož účelem je provádět inspekce všech lodí v intervalu v závislosti na jejich rizikovém profilu, přičemž lodě představující vyšší riziko se podrobí častějším a důkladnějším inspekcím.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- „úmluvami“ následující úmluvy spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, v aktualizovaném znění:
 - Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66);
 - Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74);
 - Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě (MARPOL 73/78);
 - Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 (STCW 78);
 - Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 (COLREG 72);

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

- 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).
- 2) „Pařížským memorandem“ Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, v aktualizovaném znění.
- 3) „rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO“ Usnesení A.974(24) shromáždění IMO.
- 4) „oblastí Pařížského memoranda“ zeměpisná oblast, ve které státy, které jsou stranami Pařížského memoranda, vykonávají inspekce v rámci Pařížského memoranda.
- 5) „lodí“ každé námořní plavidlo, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu.
- 6) „součinností mezi lodí a přístavem“ součinnost, kdy je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodi.
- 7) „kotvíci lodí“ loď v přístavu nebo v jiné oblasti spadající do jurisdikce přístavu, avšak nikoliv loď v úvazišti, která vykonává součinnost s přístavem.
- 8) „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba řádně oprávněná příslušným orgánem členského státu k provádění inspekci v rámci státní přístavní inspekce a odpovědná tomuto příslušnému orgánu.
- 9) „příslušným orgánem“ orgán námořní správy odpovědný za státní přístavní inspekci v souladu s touto směrnicí.
- 10) „orgánem příslušným pro bezpečnost námořní dopravy“ orgán příslušný pro bezpečnost námořní dopravy, jak je definován v čl. 2 bodě 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení⁽¹⁾.
- 11) „noční dobou“ každá doba v délce nejméně sedmi hodin, vymezená vnitrostátními právními předpisy, která ve všech případech musí zahrnovat dobu mezi půlnocí a pátou hodinou ranní.
- 12) „počáteční inspekci“ návštěva inspektora na palubě lodě za účelem kontroly dodržování příslušných úmluv a předpisů a zahrnující přinejmenším kontroly požadované podle čl. 12 odst. 1.
- 13) „podrobnou inspekci“ inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 12 odst. 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy pro provoz lodí.
- 14) „rozšířenou inspekci“ inspekce, jejíž rozsah zahrnuje přinejmenším položky uvedené v příloze VII. Rozšířená inspekce může zahrnovat podrobnou inspekci, jsou-li k tomu zjevné důvody v souladu s čl. 12 odst. 3.
- 15) „stížností“ jakákoli informace či zpráva předložená jakoukoli osobou, která má oprávněný zájem na bezpečnosti lodě, včetně zájmu týkajícího se bezpečnosti či zdravotních rizik posádky, životních a pracovních podmínek a zabránění znečištění.
- 16) „zadržením“ formální zákaz lodí vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři.
- 17) „příkazem k odepření přístupu“ rozhodnutí určené veliteli lodě, společnosti odpovědné za loď a státu vlajky, pod kterou loď pluje, v němž se oznamuje, že loď bude odepřen přístup do přístavů Společenství.
- 18) „zastavením provozu“ formální zákaz lodí pokračovat v plavbě na základě zjištěných závad, které by jednotlivě nebo společně mohly znamenat ohrožení dalšího provozu.
- 19) „společností“ vlastník lodi nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který od vlastníka lodi převzal odpovědnost za její provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít veškeré povinnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění („předpis ISM“).
- 20) „uznanou organizací“ klasifikační společnost či jiný soukromý subjekt, které jménem správního orgánu státu vlajky plní povinnosti uložené právními předpisy.
- 21) „zákonným osvědčením“ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s úmluvami.
- 22) „osvědčením o klasifikaci“ dokument, který potvrzuje soulad s kapitoulou II-1 částí A-1, pravidlem 3-1 úmluvy SOLAS 74.
- 23) „inspekční databázi“ informační systém týkající se údajů o státní přístavní inspekci v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda.

(¹) Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku vplouvající do přístavu členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem.

Pokud tato směrnice odkazuje na loď vplouvající do přístavu, vztahuje se rovněž, není-li stanoveno jinak, na kotvící loď.

Francie může rozhodnout, že přístavy, na které se vztahuje tento odstavec, nezahrnují přístavy nacházející se v zámořských departementech uvedených v čl. 299 odst. 2 Smlouvy.

Pro účely této směrnice se za inspekci považuje i inspekce lodě, kterou členský stát provede ve svých výsovných vodách mimo přístav.

Tímto článkem nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle příslušných úmluv.

Členské státy, které nemají námořní přístavy a které mohou ověřit, že loď, na které se vztahuje tato směrnice, tvoří méně než 5 % z celkového počtu jednotlivých plavidel, které za předchozí tři roky každoročně vpluly do jejich říčních přístavů, se mohou od ustanovení této směrnice odchýlit.

Nejpozději ke dni provedení této směrnice sdělí Komisi celkový počet plavidel a počet lodí, které připlyly do jejich přístavů za výše uvedené období tří let a oznámí Komisi všechny následné změny výše uvedených počtů.

2. V případě lodí o hrubé prostornosti méně než 500 tun použijí členské státy příslušná ustanovení odpovídající úmluvy a v oblastech, na něž se úmluva nevztahuje, přijmou nezbytná opatření, aby dané loď zjevně neohrožovaly bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí. Při použití tohoto odstavce se členské státy řídí přílohou I Pařížského memoranda.

3. Při inspekci lodi plující 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 loď, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné loď jednoduché konstrukce, státní loď používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Inspekční pravomoc

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření v souladu s mezinárodním právem, aby byly oprávněny provádět podle této směrnice inspekce na palubách cizích lodí.

2. Členské státy udržují vhodné příslušné orgány s potřebným počtem pracovníků, zejména kvalifikovaných inspektorů, pro inspekce lodí, a přijmou veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby tito inspektoři vykonávali své úkoly tak, jak stanoví tato směrnice, a zejména, že jsou k dispozici pro provádění inspekcí vyžadovaných na základě této směrnice.

Článek 5

Systém inspekcí a každoroční inspekční závazek

1. Členské státy provádějí inspekce v souladu se systémem pro výběr uvedeným v článku 11 a s ustanoveními přílohy I.

2. za účelem splnění svého ročního inspekčního závazku provede každý členský stát:

a) inspekci všech lodí s prioritou I, uvedených v čl. 11 písm. a), které vplouvají do jeho přístavů, a

b) ročně celkový počet inspekcí všech lodí s prioritou I a II uvedených v čl. 11 písm. a) a b), který bude odpovídat přinejmenším jeho podílu na celkovém počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a v oblasti Pařížského memoranda. Podíl inspekcí každého členského státu se zakládá na počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů dotyčného členského státu v poměru k celkovému počtu jednotlivých lodí vplouvajících do přístavů jednotlivých států v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda.

3. Za účelem výpočtu výše uvedeného podílu celkového počtu inspekcí, které se mají každoročně vykonat v rámci Společenství a oblasti Pařížského memoranda podle odstavce 2, se nezapočítávají kotvící loď, pokud dotčený členský stát nestanoví jinak.

Článek 6

Podmínky dodržování inspekčního závazku

1. Členský stát, který neprovede inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a), splní svůj závazek podle uvedeného opatření, nepřesahují-li neprovedené inspekce

a) 5 % z celkového počtu lodí s prioritou I s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů,

b) 10 % z celkového počtu lodí s prioritou I jiných než lodí s vysokým rizikovým profilem vplouvajících do jeho přístavů.

Bez ohledu na procentuální hodnoty uvedené v písmenech a) a b) však členské státy upřednostní inspekce lodí, které podle informací z inspekční databáze vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídka.

2. Na členský stát, ve kterém celkový počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavů přesahuje jeho podíl inspekci uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), je považován za stát, který splnil svůj závazek, jestliže počet inspekci lodí s prioritou I vykonaných dotyčným členským státem odpovídá alespoň takovému podílu inspekci a neopomene-li onen členský stát vykonat více než 30 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

3. Členský stát, v kterém je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavů nižší, než je jeho podíl inspekci uvedený v čl. 5 odst. 2 písm. b), je považován za stát, který splnil tento závazek, vykoná-li dotyčný členský stát inspekce u lodí s prioritou I vyžadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a) a inspekce přinejmenším u 85 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů.

Článek 7

Případy, ve kterých není inspekce určitých lodí vykonána

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

- a) pokud lze inspekci provést při příštím vplutí lodí do přístavu, který se nachází v tomtéž členském státě, za předpokladu, že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu ve Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda a délka odkladu nepřesáhne 15 dnů, nebo
- b) lze-li inspekci provést v jiném přístavu v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda během 15 dní, do kterého loď směřuje, za předpokladu, že stát ve kterém se takový přístav určení nachází, předem souhlasil s vykonáním inspekce.

Pokud bude inspekce odložena v souladu s písmenem a) nebo b) a je o ní učiněn záznam v inspekční databázi, nevykonaná inspekce se nezapočítává jako neprovedená inspekce u členského státu, který rozhodl o odkladu inspekce.

2. Inspekce, která není z provozních důvodů u lodí s prioritou I vykonána, se nezapočítává jako nevykonaná

inspekce za předpokladu, že důvod pro nevykonání inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, pokud došlo k těmto výjimečným okolnostem:

- a) podle uvážení příslušného orgánu by provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu, nebo mořského životního prostředí, nebo
 - b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době. Členské státy však v tomto případě přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby lodě, které obvykle vplouvají do přístavů v noční době, byly podrobeny příslušné inspekci.
3. Není-li inspekce vykonána u kotvící lodě, nezapočítává se jako nevykonaná inspekce, jestliže:
- a) je loď podrobena inspekci v jiném přístavu v rámci Společenství nebo oblasti Pařížského memoranda v souladu s Přílohou II do 15 dnů, nebo
 - b) vplutí lodě do přístavu probíhá pouze v noční době nebo délka pobytu lodí v přístavu je příliš krátká k uspokojivému provedení inspekce a důvod nevykonání inspekce je zaznamenán v inspekční databázi, nebo
 - c) by podle uvážení příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, její posádky, přístavu, nebo mořského životního prostředí a důvod nevykonání inspekce je zaznamenán v inspekční databázi.
4. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 30 odst. 3.

Článek 8

Hlášení o vplutí lodě

1. Provozovatel, zástupce či velitel lodě, která má podstoupit rozšířenou inspekci podle čl. 13 a která směřuje do přístavu členského státu, ohlásí vplutí v souladu s přílohou III.

2. Po přijetí hlášení podle odstavce 1 tohoto článku a článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel⁽¹⁾, postoupí příslušný přístavní orgán nebo subjekt nebo k tomu účelu určený orgán nebo subjekt tuto informaci příslušnému orgánu.

3. Pro jakékoli sdělení podle tohoto článku se použijí, kdykoliv to bude možné, prostředky elektronické komunikace.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

4. Postupy a formáty, které členské státy zavedou pro účely přílohy III, musí být v souladu s příslušnými ustanoveními směrnice 2002/59/ES týkajícími se hlášení o lodích.

Článek 9

Rizikový profil lodě

1. Veškerým lodím v inspekční databázi se přiřadí rizikový profil lodě, který určuje příslušnou prioritu pro jejich inspekci, interval inspekci a jejich rozsah.

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

a) obecné parametry

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

b) parametry vyplývající z minulosti lodě

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

3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a která se týkají prováděcích pravidel k tomuto článku, zejména:

a) kritérií státu vlajky;

b) kritérií výkonu společnosti.

se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 30 odst. 3 a na základě odborných znalostí v rámci Pařížského memoranda.

Bez ohledu na písmeno a) se bude jako alternativní kritérium k dobrovolnému systému auditu členských států IMO využívat přinejmenším do dne 1. ledna 2011 formulář pro sebehodnocení (SAF) výkonnosti předkládaného státem vlajky

Šest měsíců před 1. lednem 2011 přezkoumá Komise pokrok dosažený v rámci IMO při provádění systému auditu a navrhne vhodná opatření pro provádění tohoto kritéria, včetně případného prodloužení doby pro předkládání SAF-IMO.

Článek 10

Četnost inspekci

Lodě vplouvající do přístavů v rámci Společenství podléhají těmto pravidelným nebo dodatečným inspekci:

a) Lodě podléhají pravidelným inspekci v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu v souladu s částí I

příloh I. Interval mezi pravidelnými inspekci se prodlouží, sníží-li se riziko.

b) Lodě podléhají dodatečným inspekci bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce, za těchto podmínek:

— příslušný orgán zajistí, aby byla provedena inspekce lodí, na které se vztahují významné faktory uvedené v části II 2A přílohy I;

— inspekce se může provést u lodí, na které se vztahují neočekávané faktory uvedené v části II 2B přílohy I. Rozhodnutí o provedení takové dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.

Článek 11

Výběr lodí k inspekci

Příslušný orgán zajistí, aby byly lodě vybírány k inspekci na základě jejich rizikového profilu, jak je uveden v části I přílohy I, a v případě výskytu významných nebo neočekávaných faktorů podle části II 2A a 2B přílohy I.

Za účelem inspekce lodí příslušný orgán:

a) vybere podle systému pro výběr uvedeného v části II bodu 3A přílohy I, u kterých se má provést povinná inspekce, označované jako lodě s „prioritou I“,

b) může vybrat podle části II 3B přílohy I lodě, které mohou podléhat inspekci, označované jako lodě s „prioritou II“.

Článek 12

Počáteční a podrobná inspekce

Členské státy zajistí, aby lodě vybrané k inspekci podle článku 11 byly podrobeny počáteční nebo podrobné inspekci takto:

1. Příslušný orgán při každé prvotní inspekci lodě zajistí, aby inspektor alespoň:

a) zkontroloval osvědčení a související doklady uvedené v příloze IV, u nichž se požaduje, aby byly k dispozici na palubě v souladu s právními předpisy Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany;

b) případně ověřil, zda došlo k nápravě závažných nedostatků zjištěných při předcházející inspekci provedené členským státem nebo signatářským státem Pařížského memoranda;

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

2. Pokud byly po inspekci uvedené v odstavci 1 zaznamenány v inspekční databázi nedostatky, které je třeba odstranit v dalším přístavu určení, příslušný orgán tohoto dalšího přístavu může rozhodnout o tom, že nebude ověřovat skutečnosti uvedené v odst. 1 písm. a) a c).

3. Podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování požadavků lodního provozu, se provede tehdy, existují-li po inspekci uvedené v odstavci 1 zřejmé důvody k přesvědčení, že stav loď nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy.

„Zřejmé důvody“ existují, zjistí-li inspektor skutečnosti, které podle jeho odborného posouzení odůvodňují podrobnou inspekci loď, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze V.

Článek 13

Rozšířené inspekce

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

- lodě s vysokým rizikovým profilem,
- osobní loď, ropné tankery, tankery pro přepravu plynu nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
- lodě s vysokým rizikovým profilem nebo osobní loď, ropné tankery, tankery pro přepravu plynu nebo chemické tankery nebo lodě přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let, v případě významných nebo neočekávaných faktorů,
- lodě, u kterých se má vykonat opětovná inspekce v návaznosti na rozhodnutí o odepření přístupu podle článku 15.

2. Příslušný orgán po přijetí předběžného oznámení od lodi, která se má podrobit pravidelné rozšířené inspekci, tuto loď vyzoomí, pokud rozšířená inspekce nebude vykonána.

Provozovatel nebo velitel loď zajistí, že v provozním plánu je vymezen dostatečný čas na vykonání rozšířené inspekce.

Aniž jsou dotčena kontrolní opatření vyžadovaná z bezpečnostních důvodů, loď zůstane v přístavu až do dokončení inspekce.

3. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komise přijme postupem podle čl. 30 odst. 2 prováděcí opatření k příloze VII.

Článek 14

Pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany

1. Členské státy zajistí, aby jejich inspektoři dodržovali postupy a pokyny stanovené v příloze VI.

2. Pokud jde o bezpečnostní kontroly, členské státy použijí příslušné postupy stanovené v příloze VI této směrnice na všechny lodě uvedené v čl. 3 odst. 1, 2 a 3 nařízení (ES) č. 725/2004, při vplutí do jejich přístavů, pokud neplují pod vlajkou státu přístavní inspekce.

3. Ustanovení článku 13 této směrnice o rozšířených inspekcích se použijí na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobních lodě uvedené v čl. 2 písm. a) a b) směrnice 1999/35/ES.

Pokud byla vykonána kontrola loď podle článků 6 a 8 směrnice 1999/35/ES státem, který není státem vlajky lodi, takové zvláštní kontrola se zaznamená jako podrobná nebo případně rozšířená inspekce do inspekční databáze a zohlední se pro účely článků 9, 10 a 11 této směrnice a pro započtení splněného inspekčního závazku každého členského státu, pokud se vztahují na všechny body uvedené v příloze VII.

Ustanovení této směrnice týkající se nápravy nedostatků, zadržení, odepření přístupu, následných opatření po inspekci, zadržení a odmítnutí přístupu se podle potřeby použijí, aniž je tím dotčen zákaz provozu lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních lodí, o kterém bylo rozhodnuto podle článku 10 směrnice 1999/35/ES.

4. V případě potřeby může Komise postupem podle čl. 30 odst. 2 přijmout pravidla pro harmonizované provádění odstavců 1 a 2 tohoto článku.

Článek 15

Opatření k odepření přístupu některým lodím

1. Členský stát zajistí, aby lodi,

- která pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na černé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databáze, kterou každoročně zveřejňuje Komise, a byla během předchozích 36 měsíců v přístavu členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena; nebo

- která pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržovaných lodí nachází na šedé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi, kterou každoročně zveřejňuje Komise, a byla během předchozích 24 měsíců v přístavu členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena; nebo
- které byl během předchozích 36 měsíců v přístavu členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát vydán zákaz provozu podle směrnice 1999/35/ES,

byl odepřen přístup do jeho přístavů, s výjimkou situací uvedených v čl. 20 odst. 6.

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

2. Příkaz k odepření přístupu lze zrušit pouze po uplynutí lhůty tří měsíců od okamžiku vystavení příkazu a po splnění podmínek podle odstavců 3 až 9 přílohy VIII.

Vztahuje-li se na loď druhý příkaz k odepření přístupu, je lhůta dvanáct měsíců.

3. Jakékoli další zadržení v přístavu v rámci Společenství má za následek odepření přístupu na dobu neurčitou do jakéhokoliv přístavu v rámci Společenství. Příkaz k odepření přístupu na dobu neurčitou je možné zrušit po uplynutí 36 měsíců od vydání příkazu a pouze v případě, že:

- loď pluje pod vlajkou státu, který podle míry zadržovaných lodí není na černé ani šedé listině uvedené v odstavci 1,
- zákonná osvědčení nebo osvědčení o klasifikaci lodi byla vydána organizací nebo organizacemi uznanými podle směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽¹⁾,
- loď je řízena společností s vysokou výkonností podle části I.1 přílohy I, a
- jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích 3 až 9 přílohy VIII.

4. Pro účely tohoto článku členské státy dodržují postupy stanovené v příloze VIII.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20. Směrnice naposledy pozměněná směrníci 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

Článek 16

Zpráva o inspekci určená veliteli lodě

Po skončení inspekce, podrobné inspekce nebo rozšířené inspekce vypracuje inspektor zprávu podle přílohy IX. Velitel lodě obdrží kopii této zprávy o inspekci.

Článek 17

Stížnosti

Veškeré stížnosti jsou předmětem počátečního posouzení.

Považuje-li příslušný orgán stížnost za zjevně neopodstatněnou, informuje stěžovatele o svém rozhodnutí a důvodech tohoto rozhodnutí.

Totožnost stěžovatele nesmí být veliteli lodě nebo majiteli dotyčné lodi vyzrazena. Inspektor zajistí při všech rozhovorech se členy posádky důvěrnost.

O stížnostech, které nebyly zjevně neopodstatněné, a o následných opatřeních, informují členské státy správní orgány státu vlajky, případně zašlou kopii Mezinárodní organizaci práce.

Článek 18

Náprava a zadržení

1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodí, 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 dotyčná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

3. Při provádění odborného posouzení, zda má být loď zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze X.

4. Pokud se v tomto ohledu při inspekci zjistí, že loď není vybavena fungujícím záznamníkem cestovních údajů o plavbě, je-li použití záznamníku podle směrnice 2002/59/ES povinné, příslušný orgán zajistí, aby byla loď zadržena.

Není-li takovou závadu možné odstranit bezprostředně v přístavu zadržení, může příslušný orgán lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do opravárenské loděnice, která se nachází co nejbližší k přístavu zadržení, v níž mohou být závady bezprostředně odstraněny, nebo požadovat odstranění závad ve lhůtě nejvýše 30 dnů v pokynech podle Pařížského memoranda. Pro tento účel se použijí postupy uvedené v článku 20.

5. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav lodě zjevně nevyhovující, může příslušný orgán pozastavit inspekci lodě, dokud odpovědné osoby nepřijmou nezbytná opatření, která zajistí, aby loď vyhovovala příslušným požadavkům úmluv.

6. Dojde-li k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně správu státu vlajky, nebo, není-li to možné, konzula nebo v případě jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu písemně o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně zprávy o inspekci. Dále jsou případně informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané organizace příslušné pro vydávání lodních osvědčení o klasifikaci nebo zákonných osvědčení podle úmluv.

7. Touto směrnicí nejsou dotčeny další požadavky úmluv, pokud jde o postupy ohlašování a podávání zpráv týkající se státní přístavní inspekce.

8. Při výkonu státní přístavní inspekce podle této směrnice se vyvine veškeré možné úsilí, aby nedocházelo k nepřiměřenému zadržování nebo zpoždění lodi. Je-li loď nepřiměřeně zadržována nebo zpožděna, má majitel nebo provozovatel právo na náhradu veškeré způsobené ztráty nebo škody. Důkazní břemeno ve všech případech údajného nepřiměřeného zadržování nebo zpoždění je na majiteli nebo provozovateli lodě.

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

Přístavní orgány nebo subjekty spolupracují s příslušným orgánem s cílem usnadnit umístění zadržovaných lodí.

Článek 19

Právo na odvolání

1. Majitel nebo provozovatel lodi nebo jeho zástupce v členském státě má právo odvolat se proti zadržení nebo proti

odepření přístupu, o nichž rozhodl příslušný orgán. Odvolání nemá na zadržení nebo odepření přístupu odkladný účinek.

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

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

4. Pokud je v důsledku odvolání nebo žádostí předložených majitelem či provozovatelem lodi nebo zástupcem některého z nich příkaz k zadržení či k odepření přístupu zrušen či změněn:

a) členské státy zajistí, aby byla neprodleně odpovídajícím způsobem provedena změna v inspekční databázi,

b) členský stát, v němž byl vydán příkaz k zadržení či k odepření přístupu, zajistí, aby byly do 24 hodin od takového rozhodnutí informace zveřejněné v souladu s článkem 25 opraveny.

Článek 20

Postup následující po inspekci a zadržení

1. Pokud závady uvedené v čl. 18 odst. 2 nelze odstranit v přístavu, v němž byla inspekce provedena, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do od přístavu zadržení nejbližší opravárenské loděnice, v níž lze provést následná opatření, podle rozhodnutí 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, aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

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

3. Za okolností uvedených v odstavci 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavu inspekce všechny podmínky plavby příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. 18 odst. 6 a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

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

4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do veškerých přístavů v rámci Společenství odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři:

- a) aniž vyhovují podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoliv členského státu, nebo
- b) které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že nesměřují do stanovené opravárenské loděnice.

Takové odepření zůstane zachováno, dokud majitel nebo provozovatel loď příslušnému orgánu členského státu, v němž byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

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

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

Před odepřením přístupu může členský stát žádat o konzultace se správou vlajky dané lodi.

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

Článek 21

Odbornost inspektorů

1. Inspekce provádějí pouze inspektoři, kteří splňují kvalifikační kritéria uvedená v příloze XI a které příslušný orgán opravnil k provádění státní přístavní inspekce.

2. Nemá-li příslušný orgán státu přístavu k dispozici požadovanou odbornost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoli osoba s požadovanou odborností.

3. Příslušný orgán, inspektoři provádějící státní přístavní inspekci a osoby, které jsou jim nápomocny, nesmějí mít žádný obchodní zájem ani v přístavu, v němž je inspekce prováděna, ani na lodi podrobované inspekci, ani nesmějí být zaměstnání nevládní organizací, která vydává zákonná osvědčení a osvědčení

o klasifikaci nebo která provádí šetření nezbytná pro vydání těchto osvědčení lodím, ani nesmějí vykonávat činnost jejím jménem.

4. Každý inspektor se prokazuje osobním dokladem v podobě průkazu vydaného příslušným orgánem v souladu se směrnicí Komise 96/40/ES ze dne 25. června 1996 o vytvoření jednotného vzoru pro průkazy inspektorů státní přístavní inspekce ⁽¹⁾.

5. Členské státy zajistí, aby před udělením oprávnění k provádění inspekce byla prověřena způsobilost inspektorů a jejich soulad s minimálními kritérii uvedenými v příloze XII a aby byla tato způsobilost posléze pravidelně prověřována v souladu se systémem odborného vzdělávání uvedeného v odstavci 7.

6. Členské státy zajistí, aby byli inspektoři náležitě odborně připraveni, pokud jde o změny systému státní přístavní inspekce, jak stanoví tato směrnice a změny úmluv.

7. Komise ve spolupráci s členskými státy vypracuje a prosazuje harmonizovaný systém Společenství pro odborné vzdělávání a hodnocení způsobilosti inspektorů státní přístavní inspekce členskými státy.

Článek 22

Zprávy lodivodů a přístavních orgánů

1. Členské státy přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby jejich lodivodi doprovázející lodě do přístavů nebo z přístavů nebo působící na lodích připlouvajících do přístavu nebo při tranzitu v členském státě neprodleně informovali příslušné orgány státu přístavu nebo případně pobřežního státu, kdykoliv se při výkonu svých běžných povinností dozvedí o zjevných nesrovnalostech, které mohou být na újmu bezpečné plavbě lodě nebo které mohou představovat ohrožení mořského životního prostředí.

2. Pokud se přístavní orgány nebo subjekty při výkonu svých běžných povinností dozvedí, že na lodi v jejich přístavu se vyskytly zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečnosti lodě nebo které představují nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí, informují neprodleně příslušný orgán nebo subjekt dotyčného státu přístavu.

3. Členské státy vyžadují, aby lodivodi a přístavní orgány nebo subjekty podali zprávu přinejmenším o těchto informacích, a to pokud možno v elektronické podobě:

— informace o lodi (název, identifikační číslo IMO, volací znak a vlajka),

⁽¹⁾ Úř. věst. L 196, 7.8.1996, s. 8.

- informace o plavbě (poslední přístav, ve kterém loď zastavila, přístav určení),
- popis zjevných nesrovnalostí zjištěných na lodi.

4. Členské státy zajistí, aby byla učiněna náležitá následná opatření, pokud jde o zjevné nesrovnalosti oznámené lodivody, přístavními orgány nebo subjekty, a provedou podrobný záznam o provedených opatřeních.

5. Komise může přijmout v souladu s regulativním postupem podle čl. 30 odst. 2 prováděcí opatření k tomuto článku, včetně harmonizace elektronického formátu a postupů pro podávání zpráv o zjevných nesrovnalostech lodivody, přístavními orgány nebo subjekty a o následných opatřeních přijatých členskými státy.

Článek 23

Inspekční databáze

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, vycházející z odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda.

Inspekční databáze obsahuje veškeré informace nezbytné pro zavedení systému inspekce zřízeného podle této směrnice a zahrnuje funkce uvedené v příloze XII.

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

Členské státy zajistí, aby informace zanesené do výše uvedené inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro účely zveřejnění.

3. Na základě inspekčních údajů poskytnutých členskými státy může Komise získat z inspekční databáze veškeré příslušné údaje týkající se provádění této směrnice, zejména údaje o rizikovém profilu lodí, o lodích, u nichž má být provedena inspekce, o pohybu lodí a o inspekčních závazcích jednotlivých členských států.

Státy mají přístup ke všem informacím zaznamenaným do inspekční databáze, které se týkají provádění inspekčních postupů podle této směrnice.

Třetím státům a státům Pařížského memoranda se poskytne přístup ke všem údajům, které zaznamenaly do inspekční databáze, a k údajům o lodích plujících pod jejich vlajkou.

Článek 24

Výměna informací a spolupráce

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

- informace oznámené v souladu s článkem 8 a přílohou III;
- informace o lodích, které neoznámily informace požadované touto směrnicí, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu⁽¹⁾, směrnicí 2002/59/ES a případně i nařízením (ES) č. 725/2004;
- informace o lodích, které vypluly na moře, aniž splňují článek 7 nebo 10 směrnice 2000/59/ES;
- informace o lodích, jimž byl odepřen vstup či které byly z důvodu bezpečnosti vykazány z přístavu;
- informace o zjevných nesrovnalostech v souladu s článkem 22.

Článek 25

Zveřejnění informací

Komise na základě odborných znalostí a zkušeností v rámci Pařížského memoranda zpřístupní na veřejných internetových stránkách informace o inspekcích, zadrženích a odepřeních přístupu v souladu s přílohou XIII.

Článek 26

Zveřejňování seznamu společností s nízkou a velmi nízkou výkonností

Komise vypracuje a zveřejní na veřejných internetových stránkách informace o společnostech, jejichž výkonnost s ohledem na stanovení rizikového profilu lodě podle části I přílohy I byla po dobu tří měsíců nebo déle pokládána za nízkou.

Komise přijme regulativním postupem podle čl. 30 odst. 2 prováděcí pravidla k tomuto článku, kterými stanoví zejména způsoby zveřejňování.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/71/ES (Úř. věst. L 329, 14.12.2007, s. 33).

Článek 27**Náhrada nákladů**

1. Pokud inspekce podle článků 12 a 13 potvrdí nebo zjistí nedostatky ve vztahu k požadavkům 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 článku 15 a čl. 20 odst. 4 hradí majitel nebo provozovatel lodě.

3. V případě zadržení lodě nese všechny náklady související se zadržením v přístavu majitel nebo provozovatel lodě.

4. Zadržení nesmí být zrušeno, dokud nebyly náklady zcela uhrazeny nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka úhrady těchto nákladů.

Článek 28**Údaje nezbytné ke sledování provádění**

Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v příloze XIV ve lhůtách stanovených v uvedené příloze.

Článek 29**Sledování souladu a výkonnosti členských států**

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

Článek 30**Postup projednávání ve výboru**

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 ze dne 5. listopadu 2002 ⁽¹⁾.

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 31**Postup při provádění změn**

Komise:

- a) upraví přílohy, s výjimkou přílohy I, za účelem zohlednění změn v právních předpisech Společenství o námořní bezpečnosti, které vstoupily v platnost, a v úmluvách, mezinárodních předpisech a rezolucích příslušných mezinárodních organizací a změn v Pařížském memorandu;
- b) změní definice odkazující na úmluvy, mezinárodní předpisy a rezoluce a právní předpisy Společenství, které jsou významné pro účely této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 30 odst. 3.

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.

Článek 32**Prováděcí pravidla**

Při stanovení prováděcích pravidel, na které odkazují čl. 7 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 14 odst. 4, čl. 22 odst. 5 a článek 26, postupy podle čl. 30 odst. 2 a 3 věnuje Komise zvláštní pozornost tomu, aby tato pravidla zohlednila odborné znalosti a zkušenosti získané v rámci systému inspekcí Společenství a Pařížského memoranda.

Článek 33**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. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 34

Přezkum

Komise přezkoumá uplatňování této směrnice nejpozději do 18 měsíců po ... (*). Přezkum zahrne mimo jiné i splnění celkového inspekčního závazku Společenství stanoveného v článku 5, počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě, počet provedených inspekcí, a dodržování ročního inspekčního závazku jednotlivými členskými státy a provádění článků 6 a 7.

Závěry tohoto přezkumu 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 35

Provádění a oznamování

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (**).
2. Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Obsahují rovněž prohlášení, že odkazy na směrnice zrušené touto směrnicí 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 36

Zrušení

Směrnice 95/21/ES, ve znění směrnic uvedených v části A přílohy XV, se zrušuje s účinností ode dne ... (**), aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy XV ve vnitrostátním právu.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze XVI.

Článek 37

Vstup v platnost

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

Článek 38

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ...

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) Datum uvedené v čl. 35 odst. 1.

(**) 36 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(***) Datum vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

Prvky systému státní přístavní inspekce Společenství

(podle čl. 5)

Do systému státní přístavní inspekce Společenství budou zahrnuty tyto prvky:

I. Rizikový profil lodě

Rizikový profil lodě se určí na základě kombinace těchto obecných parametrů a parametrů vyplývajících z minulosti lodí:

1. Obecné parametry

a) Typ lodě

Osobní lodě, ropné tankery a chemické tankery, lodě pro přepravu plynu a lodě přepravující volně ložený náklad se považují za lodě představující vyšší riziko.

b) Stáří lodě

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

c) Výkonnost státu vlajky

i) Lodě plující pod vlajkou státu s vysokou mírou zadržení v EU a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě plující pod vlajkou státu s nízkou mírou zadržení v EU a v oblasti Pařížského memoranda, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě plující pod vlajkou státu, u nichž byl v souladu s rámcem a postupy pro dobrovolný systém auditu členského státu IMO dokončen audit a případně navržen plán nápravných opatření, se považují za lodě představující nižší riziko. Jakmile budou přijata opatření podle čl. 9 odst. 3, stát vlajky takové lodě prokáže, že jsou dodržovány předpisy k provádění závazných nástrojů IMO.

d) Uznané organizace

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

ii) Lodě, jimž bylo vydáno osvědčení od uznaných organizací, které mají vysokou úroveň výkonnosti ve vztahu k míře jejich zadržení v EU a v oblasti Pařížského memoranda, 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) Výkonnost společnosti

i) Lodě společnosti s nízkou či velmi nízkou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Evropské unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě společnosti s vysokou výkonností stanovenou podle počtu závad na lodích této společnosti a míry zadržení těchto lodí v Evropské unii a v oblasti Pařížského memoranda se považují za lodě představující nižší riziko.

2. Parametry vyplývající z minulosti lodě

i) Lodě, které byly zadrženy více než jednou, se považují za lodě představující vyšší riziko.

ii) Lodě, které během inspekce provedené (inspekci provedených) v době stanovené v příloze II vykázaly menší počet závad, než je počet uvedený v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

iii) Lodě, které nebyly zadrženy v době stanovené v příloze II, se považují za lodě představující nižší riziko.

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

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

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

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

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

Členské státy provádějí pravidelné inspekce u:

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

2. Dodatečné inspekce

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

2A. Významné faktory

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

- Lodě, kterým byla od poslední inspekce v Evropské unii či v oblasti Pařížského memoranda z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace.
- Lodě, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaného jiným členským státem.
- Lodě, které nelze nalézt v inspekční databázi.
- Lodě, které:
 - na své cestě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu;
 - byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod nebo
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem, a tím nedodržely opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy.

2B. Neočekávané faktory

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

- Lodě, které:
 - byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, nebo
 - nevyhověly doporučením o plavbě přístupovými místy do Baltského moře, jak jsou uvedena v přílohách rezoluce IMO MSC.138(76),

- Lodě, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce v Evropské unii či v oblasti Pařížského memoranda odebráno.
- Lodě, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty podali zprávu, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být v souladu s článkem 22 této směrnice na újmu bezpečné plavbě nebo mohou představovat ohrožení životního prostředí.
- Lodě, které nevyhovely příslušným požadavkům na hlášení uvedeným v článku 8 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 jakoukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud dotyčný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou.
- Lodě, které byly zadrženy více než před třemi měsíci.
- Lodě, u nichž byla podána zpráva o závažných nedostatcích s výjimkou lodí, u kterých musely být nedostatky odstraněny do 14 dnů po odplutí, a nedostatků, které musely být odstraněny před odplutím.
- Lodě, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným.
- Lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
- Lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko.

3. Systém výběru

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

- a) Rozšířená inspekce se provede:
 - u každé lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních šesti měsíců;
 - u každé osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem a které nebyly podrobeny inspekci během posledních 12 měsíců.
- b) Počáteční nebo podrobná inspekce se případně provede:
 - u každé lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem a která nebyla podrobena inspekci během posledních 12 měsíců.
- c) V případě významných faktorů:
 - se provede podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném posouzení inspektora u každé lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
 - se provede podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let.

3B. Inspekce lodí s prioritou II může probíhat takto:

- a) Rozšířená inspekce může být provedena:
 - u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních pěti měsíců,
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem a které nebyly podrobeny inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let, s nízkým rizikovým profilem a které nebyly podrobeny inspekci během posledních 24 měsíců.
- b) Počáteční nebo případně podrobná inspekce může být provedena:
 - u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s běžným rizikovým profilem a která nebyla podrobena inspekci během posledních 10 měsíců, nebo
 - u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, tankeru pro přepravu plynu nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let, s nízkým rizikovým profilem, která nebyla podrobena inspekci během posledních 24 měsíců.

c) V případě neočekávaných faktorů:

- se může provést podrobná nebo rozšířená inspekce v závislosti na odborném uvážení inspektora u jakékoliv lodi s vysokým rizikovým profilem a u jakékoliv osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, které jsou starší dvanácti let,
 - může být provedena podrobná inspekce u jakékoliv lodi jiné než osobní lodi, ropného tankeru, plynového nebo chemického tankeru nebo lodi přepravující volně ložený náklad, která je starší dvanácti let.
-

PŘÍLOHA II

Návrh rizikového profilu lodí

(podle čl. 9 odst. 2)

		Profile					
		Loď s vysokým rizikem (HRS)		Loď s běžným rizikem (SRS)	Loď s nízkým rizikem (LRS)		
Obecné parametry		Kritéria	Váhové body	Kritéria	Kritéria		
1	Druh lodí	Chemický tanker Plynový tanker Ropný tanker Loď převážející volně ložený náklad Osobní loď	2	ani loď s vysokým rizikem, ani loď s nízkým rizikem	Všechny druhy		
2	Stáří lodí	všechny druhy > 12 let	1		Všechna stáří		
3a	Vlažka	BGW-listina	černá – VHR, HR, M až HR		2	Bílá	
			černá – MR		1		
3b		IMO-audit	–		Ano		
4a	Uznaná organizace	Výkonnost	H		–	Vysoké	
			M		–	–	
			L		Nízká	1	–
			VL		Velmi nízká	–	
4b		Uznaná v EU	–		Ano		
5	Společnost	Výkonnost	H		–	Vysoké	
			M		–	–	
			L		Nízká	2	–
			VL	Velmi nízká	–		
Parametry minulosti							
6	Počet závad zazn. při insp. během předch. 36 měsíců	Závady	Nezpůsobilá	–	≤ 5 (a alespoň při jedné inspekci provedené za předch. 36 měsíců)		
7	Počet zadržení. během předch. 36 měsíců	Zadržení	≥ 2 zadržení	1	Bez zadržení		

Lodě s vysokým rizikovým profilem (HRS) jsou lodě, které splňují kritéria celkového počtu 5 nebo více váhových bodů.

Lodě s nízkým rizikovým profilem (LRS) jsou lodě, které splňují všechna kritéria parametrů nízkého rizikového profilu.

Lodě s běžným rizikovým profilem (SRS) jsou lodě, které nejsou ani loděmi HRS, ani loděmi LRS

PŘÍLOHA III

Hlášení

(podle čl. 8 odst. 1)

Informace, které mají být poskytnuty podle čl. 8 odst. 1:

Informace uvedené níže se předkládají přístavnímu orgánu, nebo orgánu či subjektu určenému pro tento účel, a to alespoň tři dny před očekávaným příplutím do přístavu nebo před opuštěním předchozího přístavu, očekává-li se, že plavba nepotrvá déle než tři dny:

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
- b) plánovaná doba trvání postoje v přístavu;
- c) u tankerů:
 - i) konstrukce: 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 určení (nakládka, vykládka, jiné);
- e) plánované zákonné prohlídky a inspekce a podstatné údržbové a opravárenské práce, které mají být vykonány během postoje lodě v přístavu určení;
- f) datum poslední rozšířené inspekce provedené v rámci Pařížského memoranda.

PŘÍLOHA IV

Seznam osvědčení a dokumentů

(podle čl. 12 odst. 1)

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 rádiovém vybavení nákladní lodě;
 - Osvědčení o udělení výjimky, případně včetně seznamu nákladu;
 - Bezpečnostní osvědčení nákladní lodě.
3. Mezinárodní osvědčení lodní bezpečnosti (ISSC).
4. Záznam o trvalém přehledu.
5. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů;
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu zkapalněných plynů.
6. Mezinárodní osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií;
 - Osvědčení o způsobilosti pro hromadnou přepravu nebezpečných chemikálií.
7. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování ropou a ropnými produkty.
8. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečišťování při hromadné přepravě tekutých škodlivých látek.
9. Mezinárodní osvědčení o nákladové značce (1966);
 - Mezinárodní osvědčení o výjimce z nákladové značky.
10. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I a II.
11. Kniha záznamů o nákladu.
12. Doklad o minimálním bezpečném obsazení lodě posádkou.

13. Osvědčení nebo jiné dokumenty požadované v souladu s ustanoveními úmluvy STCW.
14. Lékařská osvědčení (viz Úmluva Mezinárodní organizace práce č. 73 o lékařských vyšetřeních námořníků).
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).
17. Informace o stabilitě.
18. Kopie osvědčení o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydaných v souladu s mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (SOLAS 74, kapitola IX).
19. Osvědčení o síle lodního trupu a o strojním zařízení vydaná příslušnou uznanou organizací (vyžadováno pouze, je-li loď klasifikována uznanou organizací).
20. Osvědčení o shodě se zvláštními požadavky na lodě přepravující nebezpečné věci.
21. Osvědčení bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidlo a povolení provozovat vysokorychlostní plavidlo.
22. Zvláštní seznam nebo prohlášení o nebezpečných věcech nebo podrobný nákladový plán.
23. 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. Bezpečnostní osvědčení lodě pro zvláštní účely.
25. Bezpečnostní osvědčení pro mobilní mořské vrtací jednotky.
26. U ropných tankerů záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
27. Poplachový rozpis, protipožární plán, a v případě osobní lodě plán kontroly poškození.
28. Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropou.
29. Archiv zpráv o prohlídkách (v případě lodí na přepravu hromadných nákladů a v případě tankových lodí).
30. Zprávy z předchozích prohlídek státní přístavní inspekce.
31. V případě osobních lodí typu ro-ro informace o maximálním poměru A/A.
32. Doklad o povolení pro přepravu obilí.
33. Příručka pro zabezpečení nákladu.
34. Plán likvidace odpadků a kniha záznamů o odpadcích.
35. Systém podkladů pro rozhodování velitelů osobních lodí.
36. Plán spolupráce SAR pro osobní lodě plující po pravidelných linkách.
37. Seznam provozních omezení pro osobní lodě.
38. Knížka pro přepravu volně loženého nákladu.
39. Plán nakládky a vykládky pro přepravce volně loženého nákladu.
40. 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).
- [41. Osvědčení požadovaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ... o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí.
42. Osvědčení požadované podle nařízení (ES) č. .../2008 o odpovědnosti osobních dopravců při nehodě na moři a na vnitrozemských vodních cestách ⁽¹⁾.]
43. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ovzduší.
44. Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění odpadními vodami.

(¹) Zahrnutí položek 41. a 42. závisí na přijetí příslušných právních předpisů obsažených ve třetím námořním balíčku.

PŘÍLOHA V

Příklady „Zřejmých důvodů“

(podle čl. 12 odst. 3)

A. Příklady zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci

1. Lodě uvedené v oddílu II bodu 2A a 2B přílohy I.
2. Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami nebyla řádně vedena.
3. Během prohlídky osvědčení a ostatní dokumentace byly objeveny nepřesnosti.
4. Vyskytly se známky toho, že členové posádky nejsou schopni vyhovět požadavkům týkajícím se dorozumívání na lodi podle článku 17 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/25/ES ze dne 4. dubna 2001 o minimální úrovni výcviku námořníků⁽¹⁾.
5. Průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo držitel průkazu způsobilosti není osoba, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
6. Velitel, důstojník či člen lodní posádky má v držení průkaz způsobilosti vydaný zemí, která neratifikovala úmluvu STCW.
7. Doklady o nákladových a ostatních operacích nejsou bezpečně vedeny nebo nejsou v souladu se směrnicemi IMO, např. obsah kyslíku v přívodu inertních plynů do nákladních tanků je nad předepsanou maximální úroveň.
8. Velitel ropného tankeru nemůže předložit záznam o systému sledování a kontroly vykládky ropy pro poslední cestu se zátěží.
9. Chybí aktualizovaný poplachový rozpis, nebo členové posádky neznají své povinnosti v případě požáru nebo příkazu k opuštění lodě.
10. Po vyslání falešných nouzových signálů nenásleduje odpovídající postup pro jejich zrušení.
11. Chybí základní vybavení nebo zařízení vyžadované úmluvami.
12. Na lodi jsou nevyhovující hygienické podmínky.
13. Z obecného dojmu a výsledků pozorování inspektora vyplývá, že existují závažná poškození nebo závady lodního trupu nebo lodní konstrukce, které mohou ohrožovat konstrukční nebo vodotěsnou neporušenost lodě nebo její schopnost vzdorovat povětrnostním vlivům.
14. Informace nebo doklady 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.
15. Chybějící tabulka úprav pracovního režimu na palubě a chybějící záznamy o pracovní době a odpočinku námořníků.

B. Příklady zřejmých důvodů pro kontrolu bezpečnostních aspektů lodí

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 lodí.
 - 1.4. Záznamy z alespoň posledních deseti součinností mezi lodí a přístavem nebo lodí a lodí jsou neúplné.
 - 1.5. Je doloženo nebo vyplývá z pozorování, že spolu hlavní členové posádky nedokáží komunikovat.
 - 1.6. Z pozorování vyplývá, že v bezpečnostních systémech 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 osvědčení žádá, že se chce vyhnout plnému dodržení úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI-2 a části A předpisu ISPS po uplynutí doby platnosti prozatímního osvědčení. Část A předpisu ISPS upřesňuje okolnosti, za nichž lze vydat prozatímní osvědčení.

(1) Úř. věst. L 136, 18.5.2001, s. 17. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2005/45/ES (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 160).

2. Pokud jsou zjištěny 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 74.
3. Jiné zřejmé důvody než ty, které jsou uvedeny výše, jsou záležitostmi řádně oprávněného bezpečnostního úředníka.

PŘÍLOHA VI

Postupy při inspekci lodí

(podle čl. 14 odst. 1)

Příloha I „Postupy státní přístavní inspekce“ Pařížského memoranda a tyto instrukce Pařížského memoranda v aktualizovaném znění:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Instrukce 33/2000/02: Provozní inspekce na trajektových a osobních lodích),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Instrukce 35/2002/02: Pokyny pro inspektora státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se elektronických map),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Instrukce 36/2003/08: Pokyny pro inspekci pracovních a životních podmínek),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Instrukce 37/2004/02: Pokyny pro inspektora státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) 78/95 v platném znění),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Instrukce 37/2004/05: Pokyny pro inspekci počtu hodin práce a odpočinku),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Instrukce 37/2004/10: Pokyny pro inspektora státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se bezpečnostních otázek),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Instrukce 38/2005/02: Pokyny pro kontrolu záznamníků cestovních údajů o plavbě (VDR) prováděnou inspektorem státní přístavní inspekce (PSCO)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Instrukce 38/2005/05: Pokyny týkající se přílohy I úmluvy MARPOL),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Instrukce 38/2005/07: Pokyny týkající se inspekce systému hodnocení stavu (CAS) ropných tankerů s jednoduchým trupem),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Instrukce 39/2006/01: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (předpis ISM)),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Instrukce 39/2006/02: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se inspekce globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému (GMDSS)),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Instrukce 39/2006/03: Optimalizace kontrolního seznamu zákazů a oznámení),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Instrukce 39/2006/10: Pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce (PSCO) týkající se kontroly zátěžových nádrží a simulace výpadku hlavní dodávky elektrické energie (zkouška vypnutí)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Instrukce 39/2006/11: Pokyny pro kontrolu konstrukce lodí převážejících volně ložený náklad),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Instrukce 39/2006/12: Kodex správných postupů pro inspektory státní přístavní inspekce),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Instrukce 39/2006/04: Kritéria pro posuzování odpovědnosti prováděné uznanými organizacemi),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Instrukce 38/2005/09: Prozatímní pokyny pro inspektory státní přístavní inspekce týkající se souladu s přílohou VI úmluvy MARPOL 73/78).

PŘÍLOHA VII

Rozšířená inspekce lodí

(podle článku 13)

Rozšířená inspekce se týká zejména celkového stavu těchto rizikových oblastí:

- Dokumentace
- Stav konstrukce
- Odolnosti vůči povětrnostním vlivům
- Nouzové systémy
- Radiová komunikace
- Manipulace s nákladem
- Požární bezpečnost
- Poplašná zařízení
- Pracovní a životní podmínky
- Navigační zařízení
- Záchrané prostředky
- Nebezpečné věci
- Hnací a pomocné zařízení
- Zabránění znečištění

S výhradou jejich praktické proveditelnosti nebo jakýchkoli omezení týkajících se bezpečnosti osob, lodě nebo přístavu zahrnuje rozšířená inspekce navíc prověření zvláštních položek rizikových oblastí v závislosti na druhu plavidla podrobného inspekci, jak je stanoveno v souladu s čl. 13 odst. 3.

PŘÍLOHA VIII

Ustanovení týkající se odepření přístupu do přístavů v rámci společenství

(podle článku 15)

1. Jsou-li podmínky uvedené v čl. 15 odst. 1 splněny, příslušný orgán přístavu, v němž je loď potřetí zadržena, písemně informuje velitele lodi, že bude vydán příkaz k odepření přístupu, jenž nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav. Příkaz k odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav po odstranění závad, které vedly k zadržení.
2. Příslušný orgán zašle kopii příkazu k odepření přístupu správnímu orgánu státu vlajky, příslušné uznané organizaci, ostatním členským státům a ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi, a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán rovněž neprodleně aktualizuje inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
3. Ke zrušení příkazu k odepření přístupu musí majitel nebo provozovatel lodě předložit formální žádost příslušnému orgánu členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu. K této žádosti musí být přiložen dokument správy státu vlajky vydaný po návštěvě řádně oprávněného inspektora na palubě, který uvádí, že daná loď plně vyhovuje platným ustanovením úmluv. Správní orgán státu vlajky poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.
4. K této žádosti o zrušení příkazu k odepření přístupu musí být případně přiložen také dokument klasifikační společnosti, která tuto loď po návštěvě inspektora z klasifikační společnosti na palubě klasifikovala, z nějž vyplývá, že tato loď odpovídá normám této klasifikační třídy stanoveným touto společností. Klasifikační společnost poskytne příslušnému orgánu důkaz, že návštěva na palubě proběhla.

5. Příkaz k odepření přístupu lodě do přístavu může být zrušen jen po uplynutí lhůty uvedené v čl. 15 této směrnice a po opětovné inspekci lodě v dohodnutém přístavu.

Jestliže se dohodnutý přístav nachází v členském státě, může příslušný orgán tohoto státu na žádost příslušného orgánu, který vydal příkaz k odepření přístupu, povolit uvedené lodi, aby vplula do dohodnutého přístavu za účelem provedení opětovné inspekce. V takových případech nebude v přístavu manipulováno s nákladem, dokud nebude zrušen příkaz k odepření přístupu.
6. Pokud zadržení, jež vedlo k vydání příkazu k odepření přístupu, zahrnovalo závady v konstrukci 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.
7. Opětovnou inspekci provede příslušný orgán členského státu, který vydal příkaz k odepření přístupu, nebo příslušný orgán v přístavu určený po 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 předloží uspokojivé důkazy o tom, že loď plně vyhovuje platným požadavkům úmluv.
8. Opětovná inspekce spočívá v rozšířené inspekci, která musí zahrnout alespoň odpovídající položky přílohy VII.
9. Všechny náklady na tuto rozšířenou inspekci nese majitel nebo provozovatel lodě.
10. Jestliže výsledky rozšířené inspekce uspokojí členský stát v souladu s přílohou VII, je příkaz k odepření přístupu zrušen a společnost lodě je o tom písemně informována.
11. Příslušný orgán své rozhodnutí písemně oznámí také správnímu orgánu státu vlajky, dotyčné klasifikační společnosti, ostatním členským státům, ostatním signatářským státům Pařížského memoranda, Komisi a sekretariátu Pařížského memoranda. Příslušný orgán musí rovněž neprodleně aktualizovat inspekční databázi o informace o odepření přístupu.
12. Informace o lodích, kterým byl odepřen přístup do přístavů v rámci Společenství, musejí být k dispozici v inspekční databázi a musejí být zveřejněny podle článku 25 a přílohy XIII.

PŘÍLOHA IX

Zpráva o inspekci

(podle článku 16)

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. Vlajka lodě
5. Typ lodě (jak je uveden v osvědčení o řízení bezpečnosti)
6. Identifikační číslo IMO
7. Volací znak
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, jakož i jiné organizace, které vydaly pro tuto loď osvědčení o klasifikaci, jestliže bylo vydáno
12. Uzaná organizace nebo uznané organizace nebo kterákoli jiná osoba, která vydala pro tuto loď osvědčení v souladu s příslušnými úmluvami jménem státu vlajky

13. Jméno a adresa společnosti nebo provozovatele lodi
14. Jméno a adresa nájemce odpovídajícího za výběr lodě a druh pronájmu v případě, že loď přepravuje hromadné kapalné nebo hromadné 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 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)
3. Přístav a datum poslední průběžné, roční nebo obnovené prohlídky a název organizace, která tuto prohlídku provedla
4. Typ inspekce (inspekce, podrobná inspekce, rozšířená inspekce)
5. Povaha závad
6. Přijatá opatření.

III. Doplnkové informace v případě zadržení

1. Datum vydání příkazu k zadržení
2. Datum zrušení příkazu k zadržení
3. Povaha závad opravňujících k vydání příkazu k zadržení (případné odkazy na úmluvy)
4. V případě potřeby 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
5. Přijatá opatření.

PŘÍLOHA X

Kritéria pro zadržení lodí

(podle čl. 18 odst. 3)

ÚVOD

Dříve než inspektor určí, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané lodě, použije kritéria uvedená níže v bodech 1 a 2.

Bod 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené lodě (viz čl. 18 odst. 4).

Pokud jde o důvodem k zadržení náhodné poškození při plavbě lodí do přístavu, příkaz k zadržení se nevzdává za předpokladu, že:

- a) jsou náležitě dodrženy požadavky obsažené v pravidle I/11 písm. c) úmluvy SOLAS 74, ohledně oznámení správnému orgánu státu vlajky, určenému inspektorovi nebo uznané organizaci odpovídající za vydání příslušného osvědčení,
- b) před vplutím do přístavu velitel lodě nebo majitel lodě poskytne orgánu státní přístavní inspekce údaje o okolnostech nehody a o způsobeném poškození a informace o vyžadovaném oznámení správnému orgánu státu vlajky,
- c) jsou přijata vhodná nápravná opatření podle požadavku orgánu, a
- d) orgán se poté, co mu bylo oznámeno dokončení nápravných opatření, ujistí, že byly opraveny závady, které byly zřejmým ohrožením bezpečnosti, zdraví nebo životního prostředí.

1. HLAVNÍ KRITÉRIA

Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

Časový rozvrh:

Lodě nezpůsobilé k pokračování 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 natolik závažné, že vyžadují, aby se inspektor vrátil a přesvědčil se, zda byly závady odstraněny před odplutím lodě.

To, že inspektor považuje za nezbytné vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Vychází se z toho, že orgán musí určitým způsobem ověřit, nejlépe další návštěvou, že závady byly před odplutím lodě odstraněny.

2. POUŽITELNOST HLAVNÍCH KRITÉRIÍ

Při rozhodování o tom, zda závady zjištěné na lodi jsou natolik závažné, že vyžadují 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 musí inspektor dále posoudit, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;
4. bezpečně manipulovat s nákladem, bezpečně jej přepravovat a kontrolovat podmínky jeho přepravy;
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. zabránit znečištění životního prostředí;
10. udržovat dostatečnou stabilitu;
11. udržovat neporušenou vodotěsnost;
12. navázat spojení v nesházích;
13. zajistit bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi;
14. v případě nehody poskytnout co nejvíce informací.

Je-li s přihlédnutím ke všem zjištěným závadám odpověď na kterýkoli z uvedených požadavků záporná, je třeba vážně uvažovat o zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. S cílem usnadnit inspektorovi používání těchto hlavních zásad je níže uveden seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, které jsou považovány za natolik závažné, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam se nepovažuje za vyčerpávající.

3.1. Obecné závady

Chybějící platná osvědčení a dokumenty požadované příslušnými právními nástroji. Lodě plující pod vlajkou státu, který není smluvní stranou příslušné úmluvy nebo neuplatňuje jiné příslušné právní nástroje, však nejsou oprávněny mít osvědčení stanovená úmluvami nebo jinými příslušnými právními nástroji. Proto nepřítomnost požadovaných osvědčení sama o sobě nezakládá důvod k zadržení těchto lodí. Při uplatňování ustanovení o „nikoli příznivějším zacházení“ je však před odplutím lodě podstatné dodržování předpisů požadováno.

3.2. Oblasti podle úmluvy SOLAS 74

1. Porucha řádného fungování pohonu lodě a ostatního hlavního strojního zařízení, stejně jako elektrických zařízení.
2. Nedostatečná čistota strojovny, nadměrné množství směsi mazadel a vody v podpalubích, izolace trubek včetně výfukového potrubí ve strojovně 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 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 porušení světel, zařízení pro podávání signalizace a zvukových signálů.
 9. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti rádiového zařízení pro tísňová volání a spojení v případě bezpečnostních událostí.
 10. Nepřítomnost nebo porucha řádné činnosti navigačního zařízení s ohledem na pravidlo SOLAS 74 V/16.2.
 11. Nepřítomnost opravených navigačních map nebo všech ostatních příslušných publikací pro plavbu nezbytných pro plánovanou plavbu s ohledem na to, že jako náhražka map může být použit systém elektronického zobrazování mapy a informací (ECDIS) schváleného typu.
 12. Nepřítomnost nejkřídící výfukové ventilace čerpadel v nákladních prostorách.
 13. Závažné závady v provozních požadavcích, jak je popsáno v oddíle 5.5 přílohy 1 Pařížského memoranda.
 14. Počet, složení nebo kvalifikace posádky neodpovídá dokladu o bezpečném obsazení posádkou.
 15. Neprovádění programu rozšířených inspekcí podle úmluvy SOLAS 74 kapitoly XI pravidla 2.
- 3.3. Oblasti podle předpisu IBC
1. Přeprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu.
 2. Chybějící nebo poškozená bezpečnostní vysokotlaká zařízení.
 3. Elektrická zařízení nejsou vnitřně bezpečná nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
 4. Zdroje vznícení na ohrožených místech.
 5. Porušení zvláštních požadavků.
 6. Překročení nejvyššího povoleného množství nákladu na jednu nádrž.
 7. Nedostatečná tepelná ochrana citlivých produktů.
- 3.4. Oblasti podle předpisu IGC
1. Přeprava látek, které nejsou uvedeny v osvědčení o způsobilosti nebo chybějící informace o nákladu.
 2. Chybějící uzavírací zařízení v prostorách ubytovacích a obslužných.
 3. Přepážky nejsou plynotěsné.
 4. Vadné vzduchové uzávěry.
 5. Chybějící nebo vadné rychle se uzavírající ventily.
 6. Chybějící nebo vadné bezpečnostní ventily.
 7. Elektrické instalace nejsou vnitřně bezpečné nebo neodpovídají požadavkům předpisu.
 8. Ventilátory v nákladním prostoru nejsou schopné provozu.
 9. Tlaková poplašná zařízení pro nákladní nádrže nejsou schopná provozu.
 10. Zařízení na zjišťování plynů a toxických plynů jsou vadná.
 11. Pro přepravu látek, které mají být utlumovány, chybí platné osvědčení o inhibitech.
- 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 ovlivňuje schopnost plavby po moři nebo možnost přibírat místní náklad, pokud nejsou provedeny řádné dočasné opravy pro cestu do přístavu s možností trvalých oprav.
 2. Rozpoznání 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 plavby a aby se zabránilo nepříjemnému namáhání konstrukce lodě.
 4. Nepřítomnost, podstatné narušení nebo závada uzavíracího zařízení, systému uzavírání nákladových jiců a vodotěsných dveří.
 5. Přetížení.
 6. Absence značky ponoru nebo nečitelnost značky ponoru.

- 3.6. Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy I
1. Nepřítomnost, vážné narušení nebo porucha řádné činnosti zařízení filtraci palivem znečištěné vody, systému zaznamenávajícího a kontrolujícího vypouštění paliva nebo kontrolního poplachového systému 15 ppm.
 2. Zbývající kapacita nádrže na odpadový a znečištěný olej nedostačuje pro určenou cestu.
 3. Není k dispozici kniha záznamů o manipulaci s palivem.
 4. Je připevněno neschválené paralelní vedení výpusti.
 5. Složka zpráv o prohlídkách chybí nebo neodpovídá pravidlu 13G odst. 3 písm. b) úmluvy MARPOL.
- 3.7. Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy II
1. Nepřítomnost příručky P & A.
 2. Náklad není rozdělen podle kategorií.
 3. Není k dispozici nákladová kniha.
 4. Jsou dopravovány olejovité látky, aniž by byly splněny příslušné požadavky nebo bylo příslušně pozměněno osvědčení.
 5. Je připevněno neschválené paralelní vedení výpusti.
- 3.8. Oblasti podle úmluvy MARPOL, přílohy V
1. Nepřítomnost plánu nakládání s odpady.
 2. Nepřítomnost knihy záznamů o odpadcích.
 3. Posádka lodě není seznámena s požadavky na odstraňování/likvidaci odpadků obsaženými v plánu nakládání s odpady.
- 3.9. Oblasti podle úmluvy STCW a směrnice 2001/25/ES
1. Námořník, který musí mít průkaz způsobilosti, jej nemá ani nemá povolenu výjimku z této povinnosti ani nepředložil doklad o tom, že žádost o potvrzení průkazu způsobilosti byla podána u správy státu vlajky.
 2. Důkaz o tom, že průkaz způsobilosti byl získán podvodně nebo že držitel průkazu způsobilosti není osobou, které byl průkaz způsobilosti původně vydán.
 3. Nejsou dodrženy požadavky správy státu vlajky na bezpečné obsazení posádkou.
 4. Systém palubní a strojní strážní služby neodpovídá požadavkům, které jsou předepsány pro loď správou státu vlajky.
 5. Pro výkon strážní služby chybí osoba kvalifikovaná k obsluze zařízení důležitého pro bezpečnou navigaci, pro bezpečnou rádiovou komunikaci nebo zabránění znečištění moře.
 6. Není poskytnut důkaz o odborné schopnosti námořníků plnit přidělené povinnosti s ohledem na bezpečnost lodě a zabránění znečištění.
 7. 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.
- 3.10. Oblasti podle úmluvy MOP
1. Nedostatek potravin na cestu do dalšího přístavu.
 2. Nedostatek pitné vody na cestu do dalšího přístavu.
 3. Nedostatečné hygienické podmínky na lodi.
 4. Na lodi plující do oblastí, kde mohou být teploty extrémně nízké, není vytápění v nástavbě.
 5. Nedostatečná ventilace v ubytovacích prostorech lodi.
 6. Nadměrné množství odpadků, překážející zařízení nebo náklad nebo jiné okolnosti jsou příčinou nebezpečného stavu na chodbách a ubytovacích prostorech.
 7. Zřejmé důkazy o tom, že zaměstnanci držící hlídku či jiní zaměstnanci ve službě na první hlídce či na následných hlídkách jsou unavení.
- 3.11. Oblasti, které nemusí odůvodňovat zadržení, ale kde například musí být dočasně pozastavena manipulace s nákladem
- Porucha řádné činnosti nebo údržby systému inertních plynů, zařízení pro manipulaci s nákladem nebo strojního zařízení jsou považovány za dostatečné důvody k zastavení manipulace s nákladem.
-

PŘÍLOHA XI

Minimální kritéria pro inspektory

(podle čl. 21 odst. 1 a 5)

1. Inspektoři musejí mít náležitě teoretické znalosti a praktické zkušenosti s loděmi a jejich provozem. Musejí být kvalifikováni pro prosazování požadavků úmluv a souvisejících postupů státní přístavní inspekce. Tyto znalosti a kvalifikace pro prosazování mezinárodních požadavků a požadavků Společenství musejí být získány prostřednictvím zdokumentovaných školicích programů.
 2. Inspektor musí alespoň:
 - a) mít vhodnou kvalifikaci od námořního úřadu či plavebního orgánu 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
 - b) mít vykonanou zkoušku uznanou příslušným orgánem jako námořní konstruktér, strojní důstojník nebo inženýr námořnických oborů a pracovat v této funkci nejméně pět let; nebo
 - c) mít odpovídající univerzitní diplom nebo řádné školení a být vyškolen a kvalifikován jako inspektor lodní bezpečnosti.
 3. Inspektor musí:
 - mít ukončenu minimálně jednoletou službu jako inspektor státu vlajky zabývající se inspekcí a vydáváním osvědčení v souladu s úmluvami nebo se podílet na sledování činnosti uznávaných organizací, na něž byly přeneseny právními předpisy stanovené povinnosti, nebo
 - mít rovnocennou kvalifikaci získanou absolvováním alespoň jednoleté odborné přípravy v terénu spočívající v účasti na státních přístavních inspekcích pod vedením zkušených inspektorů státní přístavní inspekce.
 4. Inspektoři uvedení v odst. 2 písm. a) musí mít námořní praxi v rozsahu nejméně 5 let včetně období služby na moři jako palubní či strojní důstojník, nebo jako inspektor státní přístavní inspekce či jako jeho asistent. Tato praxe zahrnuje dobu nejméně dvou let na moři jako palubní důstojník nebo strojní důstojník.
 5. Inspektoři musejí být schopni komunikovat ústně a písemně s námořníky v jazyce nejobvykleji používaném na moři.
 6. Inspektory nespĺňující výše uvedená kritéria lze rovněž uznat, pokud jsou zaměstnáni orgánem členského státu příslušným pro státní přístavní inspekci ke dni přijetí této směrnice.
 7. Pokud inspektoři státní přístavní inspekce provádějí v členském státě inspekce uvedené v čl. 14 odst. 1 a 2, 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.
-

PŘÍLOHA XII

Funkce inspekční databáze

(podle čl. 23 odst. 1)

1. Inspekční databáze zahrnuje alespoň tyto funkce:
 - zahrnuje inspekční údaje členských států a všech států, které jsou stranami Pařížského memoranda,
 - poskytuje údaje o rizikovém profilu lodě a o lodích, u nichž má být provedena inspekce,
 - vyjmenovává inspekční závazky pro jednotlivé členské státy,
 - obsahuje bílou, jakož i černou a šedou listinu států vlajky podle čl. 15 odst. 1,
 - obsahuje údaje o výkonnosti společností,
 - určuje položky v rizikových oblastech, které mají být kontrolovány při každé inspekci.
2. Inspekční databáze musí umožňovat přizpůsobení se budoucímu vývoji a propojení s jinými databázemi Společenství o námořní bezpečnosti, včetně SafeSeaNet, které poskytují údaje o skutečném počtu lodí vplouvajících do přístavů, a případně i s příslušnými vnitrostátními informačními systémy.
3. V inspekční databázi se vytvoří hypertextový odkaz na informační systém Equasis. Členské státy přijmou podpůrná opatření, aby inspektoři konzultovali veřejné i soukromé databáze týkající se inspekce lodí, přístupné prostřednictvím informačního systému Equasis.

PŘÍLOHA XIII

Zveřejnění informací o inspekcích, zadrženích a odepřeních přístupu v přístavech členských států

(podle článku 25)

1. Informace zveřejněné podle článku 25 musejí zahrnovat:
 - a) jméno lodě,
 - b) identifikační číslo IMO,
 - c) typ lodě,
 - d) hrubou prostornost (RT),
 - e) rok stavby lodě podle data uvedeného v bezpečnostním osvědčení lodě,
 - f) jméno a adresu společnosti lodě,
 - g) u lodí přepravujících hromadné kapalné nebo hromadné pevné náklady jméno a adresu nájemce odpovídajícího za výběr lodě a typ pronájmu,
 - h) stát vlajky,
 - i) osvědčení a zákonná osvědčení vydaná v souladu s příslušnými úmluvami a orgán či organizace, které daná osvědčení vydaly, včetně data vydání osvědčení a data pozbytí platnosti,
 - j) přístav a datum poslední průběžné nebo výroční prohlídky pro osvědčení uvedená v písmeni i) a název orgánu či organizace, která tuto prohlídku provedla,
 - k) datum, zemi přístav zadržení,
4. U lodí, které byly zadrženy, musejí informace zveřejněné v souladu s článkem 25 rovněž zahrnovat tyto údaje:
 - a) počet zadržení během předchozích 36 měsíců,
 - b) datum zrušení zadržení,
 - c) počet dní trvání zadržení,

- d) důvody zadržení, vyjádřené jasně a výslovně,
- e) v náležitých případech informace o tom, zda uznaná organizace, která prohlídku provedla, 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 v rámci Společenství, důvody tohoto opatření, vyjádřené jasně a výslovně.

PŘÍLOHA XIV

Údaje poskytované v souvislosti se sledováním provádění

(podle článku 28)

1. Členské státy poskytnou každoročně nejpozději do 1. 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 prostřednictvím takovéto vzorové tabulky ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Přístav/oblast	Počet inspektorů pracujících na plný pracovní úvazek (A)	Počet inspektorů pracujících na částečný pracovní úvazek (B)	Přechod (B) na plný pracovní úvazek (C)	Celkem (A + C)
Přístav X/nebo oblast X				
Přístav Y/nebo oblast Y				
CELKEM				

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

2. Členské státy musejí

a) předkládat Komisi každých šest měsíců seznam vplutí do přístavů u jednotlivých lodí, kromě plavidel pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy, které připlyly do jejich přístavů či oznámily přístavnímu orgánu nebo subjektu připlutí ke kotvišti, u každého pohybu lodí s uvedením jejich identifikačního čísla IMO a dne příjezdu a přístavu. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace. Tento seznam se poskytne do čtyř měsíců od konce období, s nímž dané údaje souvisejí;

a

b) předložit Komisi oddělené seznamy plavidel služeb pravidelné osobní a nákladní trajektové přepravy uvedených v písmenu a), 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, její název a trasu její plavby. Seznam se předkládá ve formě tabulkového procesoru, který umožňuje automaticky vyhledat a zpracovat výše uvedené informace.

⁽¹⁾ Pokud inspekce prováděné v rámci státní přístavní inspekce představují 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 než jednom přístavu či více než jedné zeměpisné oblasti, musí se za každý přístav započítat odpovídající část pracovního úvazku.

⁽²⁾ Tyto údaje musejí být předkládány na celostátní úrovni a za každý přístav daného členského státu. Pro účel této přílohy se přístavem rozumí jednotlivý přístav nebo zeměpisná oblast, který nebo kterou má na starosti inspektor nebo tým inspektorů a která případně zahrnuje i několik jednotlivých přístavů.

PŘÍLOHA XV

ČÁST A

Zrušená směrnice a její následné změny

(podle článku 36)

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 ve vnitrostátním právu

(podle článku 36)

Směrnice	Lhůta pro provedení ve vnitrostátním právu
Směrnice 95/21/ES	30. červen 1996
Směrnice 98/25/ES	30. červen 1998
Směrnice 98/42/ES	30. září 1998
Směrnice 1999/97/ES	13. prosinec 2000
Směrnice 2001/106/ES	22. červenec 2003
Směrnice 2002/84/ES	23. listopad 2003

PŘÍLOHA XVI

Srovnávací tabulka

(podle článku 36)

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
Článek 1 návětí	Článek 1 návětí
Čl. 1 první odrážka	Čl. 1 písm. a)
Čl. 1 druhá odrážka	Čl. 1 písm. b)
—	Čl. 1 písm. c)
Článek 2 návětí	Článek 2 návětí
Čl. 2 odst. 1 návětí	Čl. 2 odst. 1 návětí
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. 4
Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 5
Čl. 2 odst. 4	—
—	Čl. 2 odst. 6
—	Čl. 2 odst. 7
Čl. 2 odst. 5	Čl. 2 odst. 8
—	Čl. 2 odst. 9
—	Čl. 2 odst. 10
—	Čl. 2 odst. 11
Čl. 2 odst. 6	Čl. 2 odst. 12
Čl. 2 odst. 7	Čl. 2 odst. 13
Čl. 2 odst. 8	Čl. 2 odst. 14
—	Čl. 2 odst. 15
Čl. 2 odst. 9	Čl. 2 odst. 16
—	Čl. 2 odst. 17
Čl. 2 odst. 10	Čl. 2 odst. 18
—	Čl. 2 odst. 19
—	Čl. 2 odst. 20

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
—	Čl. 2 odst. 21
—	Čl. 2 odst. 22
—	Čl. 2 odst. 23
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec první odrážka	Čl. 3 odst. 1 první pododstavec
—	Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec druhá odrážka	Čl. 3 odst. 1 třetí pododstavec
—	Čl. 3 odst. 1 čtvrtý pododstavec
Čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 3 odst. 1 pátý pododstavec
—	Čl. 3 odst. 1 šestý pododstavec
—	Čl. 3 odst. 1 sedmý pododstavec
Čl. 3 odst. 2 až 4	Čl. 3 odst. 2 až 4
—	Čl. 4 odst. 1
Článek 4	Čl. 4 odst. 2
Článek 5	—
—	Článek 5
—	Článek 6
—	Článek 7
—	Článek 8
—	Článek 9
—	Článek 10
—	Článek 11
Čl. 6 odst. 1 větě	—
—	Čl. 12 odst. 1 větě
Čl. 6 odst. 1 písm. a)	Čl. 12 odst. 1 písm. a)
—	Čl. 12 odst. 1 písm. b)
Čl. 6 odst. 1 písm. b)	Čl. 12 odst. 1 písm. c)
Čl. 6 odst. 2	—
—	Čl. 12 odst. 2
Čl. 6 odst. 3	Čl. 12 odst. 3
Čl. 6 odst. 4	—
Článek 7	—
Článek 7a	—
Článek 7b	—
—	Článek 13
—	Článek 14
—	Článek 15

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
Článek 8	Článek 16
—	Článek 17
Čl. 9 odst. 1 a 2	Čl. 18 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 3 první věta	Čl. 18 odst. 3
Čl. 9 odst. 3 druhá až čtvrtá věta	Čl. 18 odst. 4
Čl. 9 odst. 4 až 7	Čl. 18 odst. 5 až 8
—	Čl. 18 odst. 9
Článek 9a	—
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 19 odst. 1 až 3
—	Čl. 19 odst. 4
Čl. 11 odst. 1	Čl. 20 odst. 1
—	Čl. 20 odst. 2
Čl. 11 odst. 2	Čl. 20 odst. 3 první pododstavec
Čl. 11 odst. 3 první pododstavec	—
Čl. 11 odst. 3 druhý pododstavec	Čl. 20 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 11 odst. 4 až 6	Čl. 20 odst. 4 až 6
Čl. 12 odst. 1 až 3	Čl. 21 odst. 1 až 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 21 odst. 4
—	Čl. 21 odst. 5 až 7
Čl. 13 odst. 1 a 2	Čl. 22 odst. 1 a 2
—	Čl. 22 odst. 3 až 5
Článek 14	—
Článek 15	—
—	Článek 23
—	Článek 24
—	Článek 25
—	Článek 26
Čl. 16 odst. 1 a 2	Čl. 27 odst. 1 a 2
Čl. 16 odst. 2a	Čl. 27 odst. 3
Čl. 16 odst. 3	Čl. 27 odst. 4
Článek 17	Článek 28
—	Článek 29
Článek 18	Článek 30
Článek 19	Článek 31
—	Článek 32
Článek 19a	Článek 33

Směrnice 95/21/ES	Tato směrnice
—	Článek 34
Článek 20	Článek 35
—	Článek 36
Článek 21	Článek 37
Článek 22	Článek 38
Příloha I	—
—	Příloha I
—	Příloha II
—	Příloha III
Příloha II	Příloha IV
Příloha III	Příloha V
Příloha IV	Příloha VI
Příloha V	Příloha VII
Příloha VI	Příloha X
Příloha VII	Příloha XI
—	Příloha XII
Příloha VIII	Příloha XIII
Příloha IX	Příloha IX
Příloha X	Příloha XIV
Příloha XI	Příloha VIII
Příloha XII	—
—	Příloha XV
—	Příloha XVI

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V rámci postupu spolurozhodování (článek 251 Smlouvy o ES) Rada dosáhla dne 7. června 2007 politické dohody o návrhu směrnice o státní inspekci (přepřacované znění)⁽¹⁾. Po provedení právní a jazykové revize Rada společný postoj dne 6. června 2008 přijala, přičemž maltská delegace se zdržela hlasování.

Při vypracování postoje Rada přihlédla ke stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení ze dne 25. dubna 2007⁽²⁾ a ke stanovisku Hospodářského a sociálního výboru⁽³⁾ a ke stanovisku Výboru regionů⁽⁴⁾.

Cílem návrhu je přepřacovat postupně prováděné změny směrnice 95/21/ES o státní přístavní inspekci do konsolidovaného znění a zjednodušit a doplnit některá ustanovení s cílem posílit účinnost a kvalitu inspekcí prováděných státem přístavu na lodích. Návrh mimo jiné zpřísňuje požadavky na příslušné správy a inspektory a stanoví posílení povinnosti podávat hlášení pro lodivody.

S cílem posílit odrazující účinek směrnice návrh zjednodušuje a rozšiřuje opatření k odepření přístupu do přístavů členských států a stanoví zveřejnění černé listiny majitelů lodí a provozovatelů.

Návrh dále zavádí zásady nového systému inspekcí, podle něhož se u všech lodí vplouvajících do přístavů členských států provádí inspekce, a to na základě rizikového profilu, jenž umožňuje posílit inspekce u vysoce rizikových lodí a snížit zátěž inspekcí u kvalitních lodí. V souladu s tímto návrhem Komise budou podrobnosti tohoto nového systému zavedeny postupem projednávání ve výborech, a to po zavedení všech prvků tohoto mechanismu.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Obecně

Společný postoj ve znění schváleném Radou má stejný cíl, jako stanovisko Evropského parlamentu odhlasované v prvním čtení, konkrétně nahradit vstupem v platnost přepřacovaného znění směrnice stávající systém státní přístavní inspekce novým systémem inspekce. Tento nový systém má za cíl zajistit, aby u maximálního počtu lodí vplouvajících do přístavů členských států byla provedena inspekce při zohlednění rovnoměrného rozdělení celkového závazku inspekcí mezi členské státy. Podrobnosti o novém systému inspekcí, jenž byl dohodnut, vycházející z práce vykonané v rámci *Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci* jsou uvedeny v příloze II, jež je vyjmuta s postupu projednávání ve výborech.

V důsledku tohoto nového přístupu společný postoj v mnoha případech mění původní návrh Komise jeho úplným přepřacováním, vložením zcela nových ustanovení nebo doplněním nových prvků do znění. Tyto změny odpovídají v široké míře velkému počtu změn Evropského parlamentu v prvním čtení (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 a 111), jež jsou ve společném postoji uvedeny buď doslovně, částečně nebo v zásadě.

Řadu jiných změn Evropského parlamentu (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 a 103) však Rada nepřijala. Tyto změny se většinou vztahují k hlavním otázkám vzneseným v průběhu diskusí v rámci orgánů Rady a nejsou v souladu s přístupem, jenž si Rada ve svém společném postoji zvolila. Další podrobnosti týkající se těchto změn jsou uvedeny v následující části.

⁽¹⁾ Komise předla svůj návrh dne 24. ledna 2006 (dokument 5632/06).

⁽²⁾ Dokument 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (nezveřejněn v Úředním věstníku).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 ze dne 13.9.2006 (Úř. věst. C 318 ze dne 23.12.2006, s. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 ze dne 15.6.2006 (Úř. věst. C 229 ze dne 22.9.2006, s. 38).

Hlavní otázky

1) *Oblast působnosti směrnice*

Rada je téhož mínění, jako Komise a Evropský parlament (změny 29 až 34), že stávající systém státní přístavní inspekce stanovující pouze kvantitativní mezní hodnotu 25 % lodí, u nichž mají členské státy provést inspekci, má za následek nedostatečnou inspekci a někdy vede k neodůvodněným inspekčním prováděným výhradně k dosažení této svévolné mezní hodnoty. Proto společný systém stanovuje nový systém s cílem kolektivní inspekce pro celé Společenství na základě spravedlivého rozdělení počtu inspekci mezi členskými státy a státy v oblasti Pařížského memoranda. Inspekce se zaměří na plavidla nevyhovující normám, která budou kontrolována častěji, zatímco v případě vyhovujících plavidel dojde ke zmírnění zátěže inspekce.

Narozdíl od Komise a Evropského parlamentu (změny 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 a 96) však Rada považuje za vhodné zohlednit praktické potíže některých členských států, pokud jde o finanční a osobní zdroje. Společný postoj tak mění rozsah inspekci vyplývající z této směrnice a použije je pro lodě, které vplouvají do přístavu členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem, včetně lodí kotvicích v přístavu nebo v jiných oblastech ve výsostných vodách přístavu.

Rada stejně jako Evropský parlament (změna 12 a 26) zahrnuje do svého společného postoje možnost pro vnitrozemské členské státy se za zvláštních podmínek odchýlit od této směrnice. Z důvodu právní jistoty jsou tyto podmínky uvedeny v souvisejících ustanoveních. Představují základní prvky směrnice, a proto není možno je změnit postupem projednávání ve výborech, jak je to naopak stanoveno ve změnách Evropského parlamentu.

2) *Mechanismus flexibility pro inspekce*

V návaznosti na cíl zavedení systému inspekci, jenž je spravedlivý a prakticky použitelný, Rada ve svém společném postoji zohledňuje specifickou situaci každého členského státu, jež má za následek různý počet lodí vplouvajících do jejich příslušných přístavů. Proto je členským státům povoleno podle postoje Rady a v rozporu s postojem Evropského parlamentu nevykonat nízké procento inspekci, konkrétně 5 % inspekci z celkového počtu lodí s prioritou I (lodě, u kterých se má provést povinná inspekce) s vysokým rizikovým profilem a 10 % celkového počtu lodí s prioritou I, jež nemají vysoký rizikový profil. Členské státy však věnují zvláštní pozornost lodím, které vplouvají do přístavů v rámci Společenství zřídka.

Dále je Rada a Evropský parlament (změny 35 až 37) toho názoru, že z praktických důvodů jsou za specifických okolností nezbytné mechanismy flexibility, tj. poskytnout možnost odkladu inspekce o 15 dní, neprovést inspekci z bezpečnostních důvodů nebo neprovést inspekci lodí vplouvajících v noční době. Poslední ustanovení o flexibilitě není stanoveno Evropským parlamentem (změny 36 a 37).

3) *Odepření přístupu*

Rada i Evropský parlament (změny 8 a 54) podporují návrh Komise zpřísnit opatření odepření přístupu nevyhovujícím lodím. Jako kritérium pro takové opatření je výkonnost lodě vyhodnocená ve vztahu k výkonnosti jejího provozovatele, jak ukazují opakovaná zadržení během určitého časového období, a jeho státu vlajky, stanoveno na základě „černé“, „šedé“ a „bílé“ listiny států vlajky v Pařížském memorandu.

Délka trvání odepření přístupu do přístavů členských států se prodlužuje pokaždé, když je takové opatření přijato. Zatímco Komise podporovaná Evropským parlamentem navrhlá stanovit konečnou možnost trvalého zákazu pro lodě, jež jsou v takové situaci třikrát přistiženy, Rada se domnívá, že z právních důvodů je nezbytné předpokládat možnost zrušení zákazu po určité době, konkrétně 36 měsíců, avšak pouze tehdy, pokud dotčená loď splňuje řadu podmínek.

4) Zprávy lodivodů

Rada plně podporuje návrh Komise zpřísnit povinnost pro všechny lodivody, včetně lodivodů působících na širém moři vázaných na přístav nebo tranzitní, informovat o zjevných nesrovnalostech, jež se projeví na palubě lodí, příslušnému orgánu přístavu nebo státu přístavu. Na rozdíl od Evropského parlamentu (změna 68) se Rada domnívá, že je to možno učinit pouze prostřednictvím stanovení povinnosti.

5) Seznam společností s nízkou a velmi nízkou výkonností

Podobně jako Komise a Evropský parlament (změna 71) má Rada v úmyslu posílit odrazující účinek směrnice a požaduje po Komisi, aby pravidelně vypracovávala a zveřejňovala informace o provozovatelích lodí se špatnou výkonností, avšak bez stanovování způsobů zveřejnění, což bude stanoveno postupem projednávání ve výborech.

6) Datum provedení

Rada se domnívá, že nový systém inspekcí by se měl použít na úrovni Společenství se vstupem v platnost přepracovaného znění směrnice. Avšak vzhledem ke složitosti nového systému, včetně nutnosti provést technické práce související s databází inspekce, mají členské státy, na rozdíl od změny 82 Evropského parlamentu, povolenu lhůtu pro provedení v délce 36 měsíců.

7) Další otázky

Rada nemohla přijmout řadu jiných změn, protože by způsobily nepřiměřenou administrativní zátěž (změny 60, 62, 70, 73 a 96), nejsou zcela jasné, dostatečně přesné nebo neodpovídají přístupu Rady ke strukturování směrnice (změny 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 a 103).

III. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že její společný postoj je vyváženým nástrojem pro zavedení spravedlivého a účinného nového systému inspekcí posilujícího boj proti plavidlům nespĺňujícím normy plujícím ve vodách Společenství.

Rada bere na vědomí kontakty, jež již byly ohledně tohoto návrhu navázány s Evropským parlamentem, a těší se na konstruktivní jednání s cílem dosáhnout rychle dohody a umožnit přijetí směrnice.
